SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT IV (6)

PAŹDZIERNIK — LISTOPAD — GRUDZIEŃ

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Bibljoteka Polska", Sp. Akc. w Warszawie

Drukiem Zakł. Graf. „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

ZESZYT 4 PAŹDZIERNIK — LISTOPAD — GRUDZIEŃ ROK II

Redaktor: JAN DĘBSKI

PROF. M. MATAKIEWICZ

PROGRAMY A RZECZYWISTOŚĆ W DZIEDZINIE DRÓG WODNYCH W POLSCE

Siedemnaście lat niepodległości wskrzeszonego naszego Państwa i gospodarczego życia narodu, to okres jeszcze stosunkowo bardzo krótki. Jest on jednak bardzo ważny, jako początkowy, organizacyjny, kształtujący cele i zadania Państwa i ich rozległość; — jest on zarazem okresem badań i prób, oraz orjentacji co do naszych zasobów i możliwości gospodarczych. Pomimo swej względnej krótkości, był on jednak bardzo — powiem — aż zanadto urozmaicony, wielokrotnie bowiem wznosiliśmy się ku górze fali, aby potem znowu swój lot zniżyć. Pozostało cenne doświadczenie; dziś wiemy, na co nas stać, a co jest w naszych programach — o ile pozostaną tylko na papierze — iluzją, a — o ile dąży się do ich wykonania, w danym razie — lekkomyślnością. Możemy dziś, i powinniśmy, myśleć i projektować realnie, zgodnie z naszemi rzeczywistemi potrzebami i możliwościami.

Ale realizm nasz nie powinien być pozbawiony otuchy i zapału do czynu, bo sama surowa rozwaga nie wystarcza. Chcąc podnieść nasz kraj pod względem gospodarczym, musimy sobie wytyczyć pewną i stałą linję, a potem usilnie i z zapałem pracować nad jej zrealizowaniem. W tej linji nie powinno brakować elementu, który nazwiemy uporządkowaniem naszych stosunków przewozowych.

Dobre środki komunikacyjne, to nietylko wygoda, sport i turystyka, to podniesienie wartości naszego majątku narodowego, bo wiemy, jak znaczną część kosztów towaru na rynku przedstawiają koszty przewozu. Dobre środki komunikacyjne i tani przewóz, to umożliwienie zdolności konkurencyjnej naszych surowców i wytworów przemysłu. Wśród tych

środków komunikacyjnych ważną i specjalną rolę odgrywają drogi wodne śródziemne, do których zarządy państw od wieków przywiązywały wielką wagę.

Nie będę tu przedstawiał historji rozwoju dróg wodnych w świecie, ani sporów, jakie się toczyły przez dziesiątki lat na temat wyższości dróg wodnych, czy kolei żelaznych, bo brak mi na to czasu. Muszę natomiast stwierdzić, że opinja pod tym względem, w kołach bezstronnych praktyków i teoretyków, jest dziś najzupełniej ustalona. Dziś wiemy, że wszystkie rodzaje przewozu, a więc kolejowy, wodny i drogowy — ten ostatni przeżywający obecnie renesans z powodu wysokiego rozwoju wozu motorowego i jego podstawy, t. j. drogi — mają swą rację bytu; naturalnie, wszystko w odpowiednich warunkach i celach. Znakomicie charakteryzuje to mądre powiedzenie sekretarza państwa niemieckiego, dr. inż. h. c. Gutbroda, który w r. 1930, w mowie o zadaniach niemieckiego ministerstwa komunikacji (Reichsverkehrsministerium) wyraził się następująco:

„Celem polityki komunikacyjnej państwa jest, aby gospodarstwu dać najtańsze środki przewozowe, a nadto środki różnorodne, zdolne do dostosowania się do rozlicznych potrzeb i żądań, — a równocześnie ostro czuwać nad tem, aby żaden z tych środków, przedewszystkiem zaś kolej żelazna, która jest kręgosłupem w całem niemieckiem życiu komunikacyjnem — nie zmarniał, ani też nie utracił zdolności do wypełniania swego gospodarczego zadania.... Podobnie, jak coraz spokojniejsze zaczynają być rozważania na temat żeglugi śródziemnej i kolei państwowej, gdy żegluga zrozumiała, że musi się własną siłą dostosować do zmienionych stosunków, a niemieckie Towarzystwo kolei państwowych zaczyna rozumieć konieczność dania żegludze możności życia i zatrudnienia, — tak samo również i troska kolei państwowej, wynikająca z obaw przed grożącemi jej niebezpieczeństwami ze strony samochodu, w ciągu lat ustąpi miejsca spokojniejszemu osądowi.....“

„Ruch nie jest celem, lecz środkiem do celu. Ruch jest sługą gospodarstwa, a w rachunku tego, kto się nim posługuje, jest pozycją wydatkową. Im bardziej zmniejszy się konto tych wydatków, tem ruch będzie mniej obciążający. Wartość, wytworzona przez przewóz, jest przytem tem większa, im większy wysiłek, aby praca była jak najtańsza i gospodarczo uzasadniona....“

Mówiąc o gospodarczej wartości przewozu wodnego, nie można twierdzić tak, jak to czynili niejednokrotnie zbyt zagorzali entuzjaści dróg wodnych, głosząc, że przewóz wodny jest zawsze i wszędzie tańszy od przewozu kolejowego. Można natomiast z całą pewnością twierdzić, że w odpowiednich warunkach przewóz wodny może być przynajmniej

dwa razy tańszy od przewozu kolejowego. Ale przypatrzmy się bliżej, jakie to mają być te odpowiednie warunki? Otóż dużo bałamuctw w rozpatrywaniach, dotyczących wartości gospodarczej dróg wodnych i kosztów przewozu, wprowadziły wątpliwości, czy do kosztów przewozu wciągać koszty samej drogi wodnej, w formie tak zwanych opłat żeglugowych? Dziś jednak i ta sprawa jest wyjaśniona — niema żadnego powodu, aby drogi wodne sztuczne, a więc kanały żeglugi i kanalizacje rzek, a nadto wydatki, poniesione na regulację rzek na małą wodę, były wolne od ciężarów na oprocentowanie i amortyzację kapitału zakładowego. Tak również pojmowali tę rzecz oddawna znawcy dróg wodnych, a między nimi jeden z najznakomitszych, Sympher. Ten ostatni przerachował bardzo charakterystyczny przykład: Przyjmując kanał i statek 600 tonowy, koszt 1 km kanału w normalnych warunkach 450.000 Mk (1 miljon zł), oprocentowanie i amortyzację (łącznie) 4%, roczne koszty utrzymania kanału 3.000 Mk, roczny przewóz 3 miljony ton, 5 klas taryfowych (zgodnie z niemiecką taryfą kolejową; klasa A towar najwięcej wartościowy, węgiel w klasie III), otrzymuje następujące opłaty żeglugowe za 100 ton i 1 km kanału:

klasa	A = 5 t	opłata żeglugowa	5×2,00 fen	= 10,0 fen.	za 1 km
„	I = 25 „	„ „	25×1,00 „	= 25,0 „	„ 1 „
„	II = 10 „	„ „	10×0,75 „	= 7,5 „	„ 1 „
„	III = 50 „	„ „	50×0,50 „	= 25,0 „	„ 1 „
„	B = 10 „	„ „	10×0,25 „	= 2,5 „	„ 1 „
	razem 100 ton		razem	70,0 fen.	za 1 km,

czyli 0,7 fen. za 1 t/km,

a zatem za 3.000.000 ton i 1 km otrzymuje się	21.000 Mk.
co pokrywa amortyzację i oprocentowanie . . .	18.000 Mk.
i koszta utrzymania 1 km kanału	3.000 „
razem	21.000 Mk.

Widzimy tu opłatę żeglugową za towar masowy w klasie III (przedewszystkiem węgiel) 0,5 fen., czyli okr. 1,06 grosza, a jeżeli do tego dodamy koszty przewozu 1,44 grosza za 1 t/km (koszty osobowe i rzeczowe [1])), to otrzymuje się całkowity koszt przewozu, pokrywający również wydatki na kanał, 2,5 grosza za 1 t/km, co jest taryfą bardzo niską i zgodną z praktyką, gdyż jeżeli przed wojną na starych i ciasnych

[1]) Przyjęto je tu o 25% wyższe w porównaniu z kosztami przed wojną.

kanałach francuskich koszty przewozu za 1 t/km wynosiły bez opłaty żeglugowej 1 centim zł., to obecnie, na nowoczesnych kanałach, taryfa 2,5 grosza, obejmująca również opłatę żeglugową, jest zupełnie realna [1]).

Ten rachunek jest jednak prawdziwy, o ile utrzymane będą założenia, t. j. duży ruch (3 miljony ton) i niskie koszty kapitału (stopa oprocentowania 3%, amortyzacyjna 1%). Dla słabego ruchu i przy wysokich kosztach kapitału, dróg wodnych sztucznych budować nie można!

Teraz jednak rozpatrzmy kwestję tej wielkości ruchu, która przy wszelkich zamierzeniach z dziedziny komunikacji jest zasadniczą. Każdy nowy środek komunikacyjny nie może oprzeć się na istniejącym ruchu, tylko musi sobie stworzyć ruch nowy, własny, dzięki swym specjalnym zaletom, dzięki uruchomieniu nowych transportów i ożywieniu nowej produkcji, która dotąd była uśpiona. A właśnie drogi wodne zdały w świecie całym egzamin, że posiadają specjalną zdolność budzenia nowego ruchu, stwarzania nowych wartości. I jeżeli zrezygnowałem z historycznego dowodu rozwoju i wartości dróg wodnych, to nie mogę tu pominąć przedstawienia, choć pokrótce, stanu obecnego ich rozwoju w państwach przodujących w handlu, przemyśle i w komunikacji, gdyż z tego wyniknie jasno jak na dłoni, że każde z tych państw czyni wielkie wysiłki na polu dróg wodnych, nieraz pozornie ponad swą faktyczną możność finansową, aby się uzbroić do walki konkurencyjnej na rynkach światowych.

W Stanach Zjednoczonych Am. Półn. rozwój żeglugi śródziemnej został w okresie rozwoju kolei żelaznych silnie zahamowany. Od dwudziestu jednak lat rozpoczął się ponowny, bardzo silny rozwój dróg wodnych, przyczem reguluje się i kanalizuje rzeki, oraz buduje wielkie kanały żeglugi. Dąży się przytem do najsilniejszego i wielokrotnego kontaktu dróg wodnych z kolejami żelaznemi, propagując ruch mieszany, dający w wielu wypadkach znaczne korzyści. Kanalizacja rzeki Ohio, która już dziś ma ruch 20 miljonów ton, jest w niektórych partjach ukończona, a rozciągać się będzie na długości 1.600 km, regulacja zaś dla żeglugi rzeki Missouri obejmie 1.200 km.

Francja, która w ciągu ubiegłych wieków poniosła największe ofiary materjalne dla rozwoju swej rozległej sieci dróg wodnych i której faktycznie przypada zasługa rozwinięcia techniki dróg wodnych śródziemnych, — a więc budowy kanałów żeglugi, kanalizacji i regulacji rzek dla

[1]) Tej taryfie można przeciwstawić np. taryfę E_1 dla węgla, mającą na kolejach stawki dla odległości od 50 km do 500 km 12—3,8 grosza, średnio (dla 250 km) 6,2 grosza za 1 t/km.

żeglugi (Fargue, Girardon i i.), - jest trochę w trudnem położeniu, gdyż — posiadając rozległą sieć kanałów starego typu, znormalizowaną wprawdzie ustawą Freycineta z r. 1879, lecz mimo to o ciasnych przekrojach, małych prędkościach ruchu statków (2 km/godz.) i dużych oporach ruchu (typ 200—300 tonowy), — nie może nagle przejść na typ duży, nowoczesny, 600—700, 1.000, lub 1.200 tonowy, a to tak z powodu znacznych kosztów, jak też i z powodu tego, że wiele kanałów działowych trudnoby było przy dużym typie zasilić w wodę, nowe bowiem typy wymagają dziesięcio- do dwudziestokrotnie zwiększonego zasiłku wody w porównaniu z dawnym.

Mimo to jednak zrobiono w ostatnich latach we Francji bardzo wiele dla rozwoju żeglugi. Wprowadzono na wielu kanałach zmodernizowaną trakcję, przebudowuje się śluzy na większe rozmiary, automatyzuje ruch, tak że np. na kanale St. Quentin, przy pomocy żeglugi łańcuchowej, trakcji elektrycznej, podwójnych śluz etc., utrzymuje się bardzo znaczny ruch 7 miljonów ton rocznie (pociągi złożone z 40 statków). Na ważniejszych kanałach zwiększa się głębokość z 2 m na 2 m 20 cm, a nawet 2 m 40 cm. Wielką uwagę poświęca się portom rzecznym i kanałowym (np. port w Strasburgu i porty w Paryżu), na które w ostatnich latach wydano setki miljonów franków. Z wielkich objektów wybudowano kanał Arles—Bouc—Marsylja, o wielkim przekroju i z największym tunelem na świecie; przebudowuje się kanalizację Sekwany na 4,5—5 m głębokości, aby nawet małe statki morskie mogły docierać aż do Paryża, wybudowano wreszcie Grand-Canal-d'Alsace, na 1.200 ton (150 m szeroki i 12 m głęboki), w pierwszym jego odcinku, pod Kembs, który, ujmując przepływ 800 m³ z Renu, uruchamia zarazem wielką centralę wodno-elektryczną.

Państwem, które swą sieć śródlądowych dróg wodnych postawiło na pierwszem miejscu w świecie, a to dzięki wysokiemu rozwojowi wiedzy technicznej i dzięki współdziałaniu doskonale rozwiniętego przemysłu — są Niemcy. Dokonały tego usilną pracą od przeszło 100 lat, oraz przez niezmiernie wielkie ofiary finansowe, na ten cel ponoszone w okresie ostatnich 45 lat. Kwoty, przeznaczane w preliminarzach budżetowych na budowę dróg wodnych, są obecnie znacznie większe niż przed wojną światową. Sławne przedłożenie kanałowe, które upadło w r. 1901, a zostało przyjęte przez ciała ustawodawcze w r. 1905, przewidywało koszt 400 miljonów Mk na 10 lat, czyli rocznie 40 miljonów Mk; obecnie natomiast, od szeregu lat, preliminuje się kwoty znacznie większe. Np. w latach 1929 i 30 preliminarz przewidywał:

	W roku 1929	W roku 1930
	Miljonów Mk	
a) Z budżetu zwyczajnego:		
1. Na utrzymanie i ruch dróg wodnych śródlądowych	30,00	31,55
2. Na utrzymanie i ruch dróg wodnych morskich (z wyjątkiem kanału Wilhelma) .	19,84	21,17
3. Jednorazowe wydatki na drogi wodne . .	22,83	21,38
b) Z budżetu nadzwyczajnego na nowe i większe budowle	52,06	69,11
razem .	124,73	143,21

Wielkie raty na drogi wodne nie ustają i w latach ostatnich, a program ciągle się rozszerza, zwiększając długość arteryj wodnych.

Z rzek niemieckich i częściowo niemieckich, Ren, na którym żegluga jest przeważnie niemiecka i holenderska, osięgnął już przed wojną wielkość przewozu rocznego 57 miljonów ton, największą ze wszystkich rzek na świecie. Łabę i Odrę ciągle ulepsza się dla żeglugi, a tę ostatnią przedłuża się zapomocą budującego się obecnie kosztownego, 1.000 tonowego[1]) kanału Hitlera od Koźla do Gliwic, pragnąc ułatwić pracę niemiecko-górnośląskiemu górnictwu. Wezerę, która już dziś ma wielki ruch żeglowny, kanalizuje się w całości między Minden i Bremą, chcąc ją przygotować do przyjęcia bardzo silnego i stałego ruchu. Ważną linję wodną Dunaju, stanowiącą okno Niemiec ku Bałkanom i morzu Czarnemu, przedłuża się na zachód, kanalizując go pod Passawą (Kachlet) i łącząc wielkim kanałem 1.200 tonowym od Dunaju (powyżej Ratyzbony) do skanalizowanego Menu pod Bambergiem, z Menem i z Renem, stwarzając w ten sposób połączenie morza Czarnego z morzem Północnem.

Ren, który od ujścia aż do Strasburga stanowi wielką drogę wodną, przedłuża się dla wielkiej żeglugi wspólnemi siłami z Szwajcarją aż do jeziora Bodeńskiego, stwarzając drogę wodną dla statków 1.200 tonowych. Najciekawsze jest tu rozwiązanie sprawy między Bazyleą a Strasburgiem, nie pozbawione przytem posmaku politycznego. Jak już poprzednio zaznaczono, Francja wybudowała pierwszą część Wielkiego Kanału Alzackiego pod Kembs i ma prawo, na podstawie traktatu wersalskiego, przeprowadzić go aż do Strasburga, ujmując całą średnią

[1]) 1 miljon Mk za 1 km.

wodę Renu i pozostawiając w jego łożysku tylko 50 m^3/sek. W ten sposób cała żegluga Renu przeszłaby na kanał, leżący na całej długości na terytorjum francuskiem. Pomimo tego Niemcy zawarły w r. 1929 układ z Szwajcarją, że kosztem wspólnym 66 miljonów fr. szw. [1]) przeprowadzą regulację Renu dla żeglugi na przestrzeni od Kembs do Strasburga dla statków 1.200 tonowych. Założenie i kalkulacja są tu następujące: przypuszczalnie do lat 40 Francja nie wykona w całości kanału, a obliczenie wykazuje zupełne zamortyzowanie kapitału zakładowego w tym czasie. Czy jednak chodzi tu tylko o ten okres i czy Francja wykona kanał w dalszym ciągu? Na to pytanie nie dam odpowiedzi, gdyż nie chcę się bawić w proroka...

Dalszą część Renu, od Bazylei do jeziora Bodeńskiego, urządza się również zapomocą regulacji i kanalizacji na wielką drogę wodną dla statków 1.200 tonowych, według projektu konkursowego z czasu wielkiej wojny, w którym to konkursie współpracował również śp. Prezydent Narutowicz.

Ale nietylko to połączenie z jeziorem Bodeńskiem jest obecnie w rozbudowie; jest również w toku wykonanie drugiego wielkiego połączenia od Mannheimu do Ulm nad Dunajem, a w dalszym ciągu do Friedrichshafen nad jeziorem Bodeńskiem. Pierwsza część tego połączenia, a mianowicie kanalizacja Neckaru dla statków 1.200 tonowych, na długości 208 km od ujścia do Renu (Mannheim) przez Heilbronn aż do Plochingen, jest już na ukończeniu.

Nie będę tu wyliczał wszystkich kanałów żeglugi, które w ostatnich czasach wybudowano, lub których budowa jest w toku, lecz nie mogę nie wspomnieć o wielkiej drodze wodnej równoleżnikowej, przecinającej wzdłuż całe Niemcy i łączącej się z wszystkiemi wielkiemi rzekami niemieckiemi. Jest to kanał Śródlądowy, dla statków 600—700 ton, który jednak z łatwością może być przekształcony na 1.000 tonowy. Włączył on w swą trasę dawniej wybudowany kanał Dortmund—Ems, posiada dwa połączenia z Renem (do Wesel i Ruhrort), cały szereg kanałów bocznych do większych miast, a obecnie kończy się jego budowę między Brunświkiem a Magdeburgiem. Dalsze przedłużenie tego kanału od Magdeburga do Berlina stanowić będą już istniejące kanały Ihle i Plaue, a dalej Hawela i Sprewa. Połączenie z Odrą stanowią dwa kanały: południowy Odra—Sprewa i północny Berlin—Hohensaaten, niedawno zbudowany.

---

[1]) a zatem 113,5 miljonów zł., z czego 60% pokryje Szwajcarja, a 40% pokryją Niemcy.

Pod względem nauki technicznej i sztuki inżynierskiej wykonanie tych dróg wodnych stoi na najwyższym poziomie; do dwu pionowych elewatorów statków, podnoszących je i spuszczających na wysokość 16 m (Henrichenburg), względnie 36 m (Niederfinow) [1]) przybywają dwa nowe na kanale Śródlądowym, a mianowicie pod Rothensee i Hohenwarte, o wzniosie 18 m, z których pierwszy stanowi zejście z kanału do Łaby, a drugi zejście z kanału Śródlądowego do kanału Ihle. Będą więc Niemcy posiadać cztery wielkie elewatory, podnoszące i spuszczające statki w wielkim zbiorniku, napełnionym wodą (transport mokry), przyczem cały ciężar wynosi około 4.000 ton, a wysokość wzniosu 16—36 m. Jeden z nich (Niederfinow), zbudowany na zasadzie ciężarów przeciwważących, kosztował 45 miljonów zł, trzy inne polegają na zasadzie pływaków.

Rozmiary swych urządzeń komunikacyjnych wodnych wykonują Niemcy tak, aby wystarczyły nietylko na dziś, ale i na przyszłość. Stąd ogromne rozmiary śluz, przeznaczonych dla całych pociągów statków, na kanałach zaś o wielkim ruchu wykonanie śluz podwójnych, a nawet potrójnych (np. kanał Dortmund — Ems, ruch 20 miljonów ton rocznie). Na przekroczeniach rzek kanałami powstają olbrzymie skupienia wielkich budowli komunikacyjnych wodnych, jak pod Ruhrort, Henrichenburg, Datteln, Münster, Bewergern, Minden, Magdeburgiem, Niederfinow, i w. in., wzbudzających podziw swemi rozmiarami i swem pięknem skończonego dzieła techniki. Najnowszy z tych punktów, pod Magdeburgiem, obejmuje uregulowaną dla wielkiej żeglugi Łabę; wielkim mostem, w wysokości kilkunastu metrów, krzyżuje ją kanał Śródlądowy, na lewym zaś brzegu kanał, stanowiący zejście do Łaby, z elewatorem, a na prawo zejście do kanału Ihle z drugim elewatorem. Na samej Łabie będzie tu wykonany wielki jaz, spiętrzający jej wodę w ten sposób, aby na powyżej położonych szypotach skalnych powstała odpowiednia głębokość dla statków 700 tonowych. Statki przechodzić będą na kanał boczny z dwiema śluzami, obok siebie założonemi, każda o komorze 325 m długiej i 25 m szerokiej, które łącznie zdolne będą prześluzować odrazu cały pociąg statków o długości 1 km! Całkowite koszty uzupełniającej regulacji Łaby dla żeglugi wyniosą 150 miljonów Mk, a suma ta wydana będzie w ciągu 8-u lat. [2])

---

[1]) stanowiących urządzenie równoległe dla śluzy komorowej szybowej, względnie 4 śluz po 9 m spadu.

[2]) W ten sposób zapewniona będzie w najsuchszych latach głębokość między Droznem a ujściem Saali 1,40 m, a poniżej Saali 1,70 m, tak że statki 700 tonowe będą mogły nawet przy najniższych stanach płynąć z $^3/_4$ ładunku.

Tak więc Niemcy wybijają się i na tem polu na pierwszy plan, stając się wielką potęgą pod względem komunikacyjnym, którą można podziwiać, ale z którą się również i liczyć trzeba, a to tembardziej, że należą do naszych najbliższych sąsiadów.

Nie mogę nie wspomnieć tu o usiłowaniach i zamierzeniach naszego drugiego sąsiada, tj. Czechosłowacji. Kraj ten, już przed wojną dobrze zagospodarowany, uzyskał oparcie o trzy wielkie rzeki: Dunaj, Łabę i Odrę, a zatem niezmiernie korzystne warunki do stworzenia u siebie sieci wielkich dróg wodnych międzynarodowych, tranzytowych. Projektuje się więc budowę dwu wielkich kanałów żeglugi, 1.000 tonowych, tj. od Dunaju pod Děvinem (ujście Morawy) przez Przerów do Łaby pod Pardubicami i od Przerowa do Odry pod Boguminem. Według programu wodno-gospodarczego z r. 1931, budowa tych kanałów rozpocznie się dopiero w drugim okresie, tj. po roku 1945, w obecnym zaś okresie przeprowadza się znacznym kosztem regulację i kanalizację rzek (przedewszystkiem Łaby i Wełtawy) i rozbudowę portów, z których porty dunajowe, jak Bratislawa i Komorno nie są i dla nas bez znaczenia, kiedy naprzykład w r. 1928 port Komorno wykazał w swym ogólnym obrocie rocznym 704.000 ton, w czem 80%, tj. 560.000 ton, polskiego węgla. Dzięki korzystnym warunkom przyrodzonym, dzięki zrozumieniu ważności dróg wodnych i utworzeniu w r. 1931 funduszu wodno-gospodarczego o wydatnych wpływach, Czechosłowacja będzie wkrótce rozporządzać siecią dróg wodnych, wielką i ważną w środkowej Europie.

Również i wschodni nasz sąsiad, Rosja, w której, dzięki licznym wielkim rzekom, przewóz wodny osięgnął już przed wojną światową 50% całego przewozu, uzupełnia swą sieć dróg wodnych szeregiem nowych kanałów żeglugi.

Po tym krótkim przeglądzie przejdźmy do omówienia stanu naszych dróg wodnych, możliwości ich rozwoju i widoków na przyszłość, aby zdać sobie sprawę z tego, jaki ma być nasz program na najbliższe lata. Mówię: na najbliższe lata, gdyż nietrudno układać wielkie programy, trudniej jednak znaleźć na nie środki. Pragnę zatem możliwie szeroko naszkicować tło, a na niem nakreślić program minimalny, który już obecnie może i powinien być wykonywany. Sądzę przytem, że mówiąc o tym programie, nie powinniśmy ulegać wpływowi depresji, wywołanej obecnym kryzysem, który jest przecież tylko epizodem i tem prędzej się skończy, im więcej okażemy rozumnej aktywności.

Mamy w kraju szereg wielkich i średnich rzek, po odpowiedniem przygotowaniu nadających się do wielkiej żeglugi, a więc na pierwszem miejscu Wisłę, z potężnemi dopływami: Bugiem, Narwią i Sanem; doty-

kamy na zachodzie do Odry i panujemy nad dużą częścią jej dopływów: Warty i Noteci, które już dziś są poważnemi drogami wodnemi; mamy Niemen, Prypeć i Dniestr, które, po odpowiedniem przygotowaniu, będą dobremi drogami wodnemi. Te rzeki wymagają regulacji dla żeglugi, oraz połączenia kanałami żeglownemi w jednę sieć. Kanałów żeglugi właściwie jednak nie mamy; poza kanałem Bydgoskim, który Niemcy przebudowali na podstawie przedłożenia z r. 1905, pogłębiając go i dając mu nowe śluzy dla ruchu statków 400—500 tonowych, innych kanałów o typie nowoczesnym nie mamy.

Nowoczesna żegluga, jak widzieliśmy na przykładzie państw zachodnich, operuje statkami o dużem zanurzeniu i dużej pojemności, gdyż tylko w tym wypadku koszt jednostkowy przewozu osięga niskie wartości; kanały dla takich statków, według dzisiejszych wymagań, muszą mieć duże przekroje, przekraczające pięciokrotnie zanurzony przekrój statku. Odpowiednio do tego i rzeki musi się uregulować tak, aby posiadały wystarczającą głębokość, nawet i przy stanach niskich dla dużej żeglugi.

Osią całej żeglugi w Polsce musi być, dzięki swej wielkości i swemu położeniu w państwie, Wisła i ona przedewszystkiem musi być do wielkiej żeglugi przysposobiona. Zanim przystąpimy jednak do omówienia zagadnienia Wisły, przejdźmy pokrótce najważniejsze kanały projektowane w Polsce. Kanałów tych jest pięć, a mianowicie:

1. Kanał Katowice—Toruń (z odnogą do Warszawy) 417 km długości.
2. Kanał Warszawa—Prypeć, względnie Bug—Prypeć; długość sztucznej drogi wodnej (kanalizacji i kanału) 450 km.
3. Kanał Wisła—San—Dniestr—Prut (Bałtyk—morze Czarne), (z odnogą do Lwowa i Styru); długość sztucznej drogi wodnej po stronie Polski (od Wisły przy ujściu Sanu do Zaleszczyk) 520 km.
4. Kanał Katowice—Kraków—ujście Dunajca, długość sztucznej drogi wodnej 250 km.
5. Kanał od Wisły pod Krakowem do Dniestru przy ujściu Koropca, 514 km.

Wszystkie te kanały musiałyby być 600—700 tonowe, a koszt 1 km, licząc skromnie, wyniósłby około 800.000 zł. Wszystkie te kanały miałyby niewątpliwie, tak w polskiej, jak i w europejskiej sieci dróg wodnych, doniosłe znaczenie; tu jednak musimy poddać je głębszej krytyce, z uwagi na ich cel, aktualność, koszta i rentowność.

Kanał 1. miałby umożliwić najtańszy przewóz węgla do polskich portów morskich i pod tym względem nie można mu odmówić znaczenia. Wymagałby wydatku na kanał i regulację dolnej Wisły dla żeglugi, około 500 miljonów zł, co przy okresie 10-letnim wymagałoby kwoty rocznej 50 miljonów zł. Ma tę słabą stronę, że leży wybitnie w zachodniej części kraju i usuwa w cień Wisłę, tę naturalną wielką arterję, pozbawiając ją dużej części przewozu. Z uwagi na wielkie koszty nie może być w tej chwili uważany za aktualny.

Kanał 2. miałby na celu połączenie wschodniej części kraju ze stolicą i z Wisłą, a nadto miałby widoki wielkiej drogi wodnej międzynarodowej równoleżnikowej. Z uwagi jednak na niski stan gospodarczy naszego wschodu i obecny stan naszych stosunków gospodarczych z Rosją sowiecką, jak niemniej z uwagi na znaczne koszty, wynoszące wraz z kosztami regulacji Prypeci około 450 miljonów zł, czyli przy 10-letnim okresie budowy około 45 miljonów zł rocznie, jest on obecnie również nieaktualny.

Kanał 3. Byłoby to wielkie międzynarodowe przedsięwzięcie, bardzo doniosłe, gdyż stanowiłoby najkrótsze połączenie morza Bałtyckiego z morzem Czarnem. Gdy jednak całość kosztowałaby, tak po stronie polskiej, jak i rumuńskiej, po 400 miljonów zł, czyli łącznie 800 miljonów zł, w obecnych warunkach gospodarczych i kredytowych nie można myśleć o realizacji tego projektu.

Kanał 5., łączący dorzecze Wisły z dorzeczem Dniestru, omawiany już za czasów dawnej Polski, później wysunięty w programie austrjackich dróg wodnych z r. 1901, jako t. zw. kanał galicyjski, w obecnych zmienionych warunkach jest on do pewnego stopnia konkurentem kanałów 3 i 4, a częściowo i Wisły i miałby znaczenie międzynarodowe, o ileby skanalizowany został Dniestr, tak po stronie sowieckiej, jak i po naszej. Dniestr bez kanalizacji nadaje się na drogę wodną średniego typu, a na dużej przestrzeni w obrębie Polski, dzięki zwartym profilom między wysokiemi brzegami, regulacja nie będzie ani trudna, ani kosztowna.

Z powyższego przedstawienia rzeczy wynika, że i ten kanał, wobec wielkich kosztów (około 400 miljonów zł, prócz kosztów kanalizacji Dniestru) i nieuporządkowanych gospodarczych stosunków międzynarodowych, nie może być uważany jako aktualny.

Natomiast jako objekt komunikacyjny pierwszorzędnego znaczenia pod względem gospodarczym i już dziś w wysokim stopniu aktualny, wysuwa się na pierwszy plan kanał Katowice—Kraków, a w dalszym ciągu kanalizacja Wisły do ujścia Dunajca, a dalej regulacja Wisły dla żeglugi aż do ujścia. Zgóry zaznaczam, że jest to praca wielka i kosztowna, wymagająca 30 lat wysiłku i 750 miljonów zł wydatku, przy

przeciętnej kwocie rocznej około 25 miljonów zł. Jednak główną część tego kosztu stanowi regulacja Wisły, która, bez względu na drogę wodną i tak będzie musiała być wykonana, a to z uwagi na ułatwienie odpływu, cele meljoracyjne, ochronę gruntów nadbrzeżnych i zabezpieczenie przed powodzią. Praca ta została już zaczęta przed wojną, a państwo nasze w czasach lepszych ją kontynuowało, wydając poważne kwoty, dochodzące do 20 miljonów zł rocznie. Dopiero obecny kryzys ograniczył tę pracę i jej postęp do minimum. Ale rzućmy jeszcze okiem na niezbyt odległą przeszłość.

Powiedziałem poprzednio, że trzeba stworzyć program realny, a potem pracować nad nim z całym zapałem. Nie brakowało nam zapału gdyśmy równo przed ćwierćwiekiem walczyli w Małopolsce o drogę wodną, opracowując w łonie Towarzystwa Politechnicznego memorjał, i wydając skromną publikację p. t.: „W obronie dróg wodnych w Galicji", której miałem zaszczyt być redaktorem. Argumenty nasze poruszyły Koło Polskie i przekonały Bilińskiego, ówczesnego ministra skarbu, tak, że w r. 1911 rozpoczęto budowę kanału 600—700 tonowego pod Krakowem.

Nie brakowało zapału do budowy dróg wodnych w dawnem państwie polskiem, owszem; rozumiano dobrze ich znaczenie, z czego pozostały widoczne ślady nietylko w aktach, ale i w wykonanych robotach.

Wyrazem zapału do budowy dróg wodnych i zrozumienia ich znaczenia, jest uchwalona już w zaraniu wskrzeszonego naszego państwa ustawa z 9 lipca 1919 r. „o budowie kanałów żeglownych, tudzież regulacji rzek żeglownych i spławnych" [1]), niestety zbyt ogólna, nakreślająca zbyt szeroki i mało sprecyzowany program, nadto nie zapewniająca środków, skutkiem czego pozostała na papierze.

Nietylko wyrazem zapału, ale i uznania koniecznej potrzeby ruszenia z miejsca, była wniesiona przez ministra robót publicznych w r. 1930 do Sejmu „ustawa o regulacji i użeglownieniu Wisły", którą niestety nikt się nie zaopiekował i nie zainteresował. Ale, aby wzbudzić dziś w sobie to zainteresowanie, przypatrzmy się bliżej, co to jest ta nasza Wisła i jakie przedstawia walory?

Otóż zaznaczyć trzeba, że po Renie i Dunaju jest ona najpotężniejszą ze wszystkich rzek środkowo- i zachodnio-europejskich, a na podstawie ustawionego przeze mnie prostego wzoru:

$$T = \left(\frac{Q}{240\ D^{0,3}\ i^{0,6}}\right)^{4/11},$$

---

[1]) wraz z nowelą z r. 1925.

podającego t. zw. miarę żeglowności *T*, jako możliwą do uzyskania przez regulację średnią głębokość rzeki w m, w zależności od objętości wody *Q* w m^3/sek, wielkości dorzecza *D* w km^2 i spadku jednostkowego *i*, —można uszeregować rzeki pod względem stopnia żeglowności następująco: Ren 1, Wisła 0,63, Łaba 0,60, Odra 0,52, Loara 0,48, Wezera 0,46.

Z tych rzek wszystkie, z wyjątkiem Wisły, są wielkiemi drogami wodnemi, natomiast Wisła, z powodu zaniedbania jej przez zaborców, a przedewszystkiem przez tego zaborcę, który okupował Kongresówkę, nam i obcym świeci w oczy swemi mieliznami i ławicami piasku, swem niezwykle zdziczałem, szerokiem i płytkiem łożyskiem, które w stanie uregulowanym powinno przedstawiać powyżej ujścia Bugu pas żeglowny 150 m szeroki, w stanie jednak zdziczałym, w odległości 80 km od stolicy, pod miejscowością Kłoda, posiada łożysko wód zwykłych na 3 km szerokie!

Ale przypatrzmy się Wiśle bliżej. Początek drogi wodnej Wisły stanowi już dolna Przemsza, na przestrzeni 23 km od Mysłowic do ujścia do Wisły. Od tego punktu aż do Niepołomic, na przestrzeni 100 km jest uregulowana, a do zupełnego ukończenia regulacji potrzebne już są tylko drobniejsze i niekosztowne roboty. Dzięki temu rozwinął się tu żywy ruch żeglowny, który w r. 1934 przekroczył 222.000 ton. Jest to duży sukces, bo aż do ujścia Dunajca Wisła jest jeszcze stosunkowo małą rzeką, na której kursować będą statki około 100 tonowe i dlatego projektuje się między Katowicami a ujściem Dunajca drogę wodną sztuczną, t. j. kanał i kanalizację.

Od ujścia Dunajca Wisła posiada już warunki wielkiej drogi wodnej. Dorzecze wzrasta do 20.000 km^2, spadek jest łagodny [1]), a ilość wody znacznie się zwiększa. Według przeprowadzonych obliczeń, Wisła byłaby drogą wodną dla statków 400—500 tonowych, a sprawność jej podniesie jeszcze woda zasiłkowa ze sztucznych zbiorników, z których największy, na Dunajcu w Rożnowie, zamagazynuje ponad 200 miljonów m^3; zbiornik ten rozpoczyna obecnie budować Ministerstwo Komunikacji. Dalej, aż po Zawichost, jest jeszcze dużo budowli po obu stronach, wiele jednak jeszcze pozostaje do zrobienia, aby stworzyć dobrą drogę wodną.

Natomiast na przestrzeni od Zawichostu aż do Nieszawy, w obrębie dawnego Królestwa, na długości 420 km wykonano dotąd bardzo mało, a właściwie wszystko, co tu jest, wykonano w czasie od odzyskania niepodległości. Stąd też stan rzeki jest opłakany, a skutkiem tego Wisła, która tu już jest wielką rzeką, mającą pod Warszawą 85.000 km^2 dorzecza, a więc 20 razy tyle co przy ujściu Przemszy, a 10 razy tyle co

[1]) Na całej przestrzeni od Raby aż do Bugu przeciętnie 0,268‰.

pod Krakowem, posiada tu ruch towarowy niezwykle mały, wynoszący bowiem według danych z r. 1934 — 168.000 ton, a więc mniej niż między ujściem Przemszy a Krakowem, pomimo, że przecież Warszawa stanowi wielkie centrum spożycia.

Na dawnej przestrzeni okupowanej przez Prusy, 222 km długiej, Wisła jest uregulowana na średnią wodę i wymaga tylko regulacji uzupełniającej dla żeglugi. Bez takiej regulacji żegluga nie mogłaby się należycie rozwinąć, gdyż przy stanach niskich głębokości na progach spadają poniżej 1 m.

Najwyższy czas, ażeby zabrać się do systematycznej regulacji Wisły i ukończyć ją w określonym czasie. Potrzebne studja już są przeprowadzone. Jakie korzyści przez to osiągniemy? Korzyści te będą olbrzymie! Najpierw, regulacja ustali łożysko rzeki i zabezpieczy rolnictwo w jej dolinie. Powtóre, stworzy się wspaniałą wielką drogę wodną o długości 1.000 kilometrów, której pierwszą część stanowić będzie sztuczna droga wodna (kanał i kanalizacja) od Katowic do ujścia Dunajca, a dalsza droga wodna Wisły. Ta wielka droga wodna dla statków 600—700 tonowych, przebiegająca przez środek państwa, wiążąca swą wstęgą szereg wielkich miast wraz ze stolicą i łącząca górnośląski obszar górniczy z Warszawą i polskiem morzem, stworzy tak ważny nerw życia gospodarczego, jakiego nie zdoła stworzyć żaden inny, choćby najbardziej efektowny program. Cały olbrzymi szmat kraju, położony po obu brzegach Wisły, dziś gospodarczo przeważnie martwy, dozna odrazu ożywienia, skutkiem niskich kosztów dowozu węgla i innych surowców. Że dla polskiego zagłębia górniczego ten kierunek wywozu jest niezmiernie korzystny, nie ulega najmniejszej wątpliwości, a potwierdza to obliczenie fachowe, wykazujące, że przewóz węgla do Warszawy projektowanym kanałem Katowice—Toruń, z odnogą do Warszawy, nie byłby tańszy, niż drogą wodną Wisły.

Mówi się dziś dużo o konieczności podjęcia wielkich robót publicznych, celem dania pracy ludności. I niewątpliwie nasz rząd, po uporaniu się z wielkiemi trudnościami, jakie się zaraz u wstępu jego działalności spiętrzyły, z pewnością do nich przystąpi.

Bo na sprawę robót publicznych nie trzeba patrzeć tylko jednostronnie, z ciasnego punktu widzenia dania jałmużny głodnym rzeszom, które kopać będą ziemię i przewalać ją z jednego miejsca na drugie. W tych miljonach rąk jest wielki zasób energji potencjalnej, którą trzeba przemienić na pracę, dla podniesienia naszego, tak zaniedbanego

kraju[1]). Pewien szef wielkiego przedsiębiorstwa zagranicznego, pracującego i u nas w Polsce, gdy go obwożono po naszych lichych drogach i nieuregulowanych rzekach, zawołał z przejęciem: Jaka ta Polska jest szczęśliwa! Wszystko tu jest do zrobienia! Tak! zupełnie zrozumiałe powiedzenie ze stanowiska przedsiębiorcy, ale i dla nas przypomnienie, że tę pracę trzeba naprawdę zacząć.

Do wykonania pracy trzeba motoru, a do niego paliwa. Paliwem tem jest pieniądz, który się musi na ten cel znaleźć. Proponowano różne środki — każdy z lekarzy i przygodnych doradców proponuje inny — sądzę, że tu trzeba uruchomić wszystkie możliwe i dopuszczalne środki, aby naprawdę wyzyskać ten wielki kapitał pracy ludzkiej, dotąd leżący u nas odłogiem i wyjść z bierności.

A czy jest przytem jakie ryzyko i co dostaniemy wzamian za nasze ofiary? Ryzyka tu niema, cały wyłożony kapitał pozostaje w kraju, a owocem jego — wykonane dzieła, które są jedynym środkiem do podniesienia kraju z upadku, zaniedbania i bezwładu.

Przedstawiłem tu tylko część programu gospodarstwa wodnego, starając się o możliwe jego skondensowanie. Może on się wydać zbyt ciasnym i może mię spotkać zarzut, że nie przedstawiłem szerokich horyzontów rozwojowych, nie zestawiłem miljardowych sum kosztów i zysków. Tak jest jednak tylko pozornie... Wykonanie wielkiej drogi wodnej Katowice—Kraków—Warszawa—Gdynia i Gdańsk, wzbudzi nowe potrzeby i nowe możliwości, wywoła konieczność regulacji i użeglownienia innych rzek, oraz budowy kanałów żeglugi, które to linje oprą się o ten kręgosłup przyszłej naszej sieci dróg wodnych, jaki stanowi Wisła.

Z wielkich i szumnych, lecz nierealnych programów — pozostaje tylko hałas, zamieszanie i zaciemnienie właściwej drogi, jaką iść należy. Dla nas, zamieszkujących kraj z natury bogaty, ale słabo rozwinięty i o gęstej, lecz ubogiej ludności, musi pozostać naczelnem hasłem: przez uruchomienie wszystkich rąk do pracy, ku lepszej przyszłości!

[1]) Patrz autora: „Stan gospodarstwa wodnego w Polsce", Lwów 1933. Wykład, wygłoszony na uroczystem posiedzeniu Towarzystwa Naukowego Lwowskiego, zawierający rozważania na temat robót publicznych i problemu pracy.

K. J.

ZAGADNIENIE KOLONIJ

Wielka wojna światowa wytrąciła świat cały z równowagi. Współzawodnictwo na morzu, w kolonjach, w dziedzinie ekspansji gospodarczej — musiało przycichnąć, aby pozwolić zaleczyć przedewszystkiem rany, zadane przez wielki kataklizm lat 1914—1918.

Uporządkowanie wewnętrznych problemów i przywracanie normalnych stosunków w Europie, pochłonęło tyle czasu i tyle energji, że zagadnienia kolonjalne, które tyle miejsca zajęły w historji ostatnich dziesiątków stulecia ubiegłego i na początku stulecia bieżącego, musiały zejść na plan dalszy.

Nadszedł jednak czas, że oczy narodów przeludnionych, nie mogących znaleźć zatrudnienia dla swej ludności w granicach własnego kraju, oczy narodów pozbawionych surowców i dawnych rynków zbytu — kierować się zaczęły coraz uporczywiej ku terenom zamorskim. Dążenie do uzyskania kolonij jako dopełnienia własnych terytorjów, ujawniło się silniej w tych państwach, które bądź wcale ich nie posiadały, bądź też posiadały je w ilości niedostatecznej dla zaspokojenia swych żywotnych potrzeb. Wielki kryzys gospodarczy, który od lat podcina dobrobyt ludów, jeszcze bardziej uwydatnił korzyści, płynące z władania kolonjami, i tem silniej dał odczuć narodom ich brak i niezbędność ich posiadania.

Logiczną konsekwencją tego stanu rzeczy stała się akcja, zmierzająca do uzyskania terenów, któreby dostarczyły narodom cywilizowanym niezbędnych surowców, — terenów, któreby się stały nowym rynkiem zbytu, i któreby mogły wchłonąć choć część, poszukującej zarobku, ludności metropolij.

Jakie narody rozwijają walkę o kolonje, i przedewszystkiem jakie jest nastawienie międzynarodowej opinji publicznej i czynników najbardziej zainteresowanych do zagadnienia rewizjonizmu kolonjalnego? Oto pytanie, na które artykuł niniejszy starać się będzie dać odpowiedź.

Nie jest trudne do stwierdzenia, że na czele państw, które wysuwają hasło ekspansji kolonjalnej, stoją Japonja, Włochy i Niemcy.

Bo też inaczej niż ekspansją kolonjalną nazwać nie można działań Japonji w Azji, gdzie cały wysiłek jest kierowany ku temu, aby zaspokoić potrzeby 70-miljonowego narodu japońskiego. Czegoż bowiem brak Japończykom? Brak im miejsca dla pomieszczenia swej ludności, oraz brak im surowców spożywczych i przemysłowych dla wyżywienia narodu i zaopatrzenia wytwórczości krajowej. To też po odpowiedniej linji idzie polityka tego państwa: po zagarnięciu Korei, Formozy i południowej części Sachalinu, przyszła kolej na stworzenie państwa Mandżukuo, ściśle związanego z Japonją. A obecnie czynione są wszelkie wysiłki, aby tak zorganizować dalsze prowincje chińskie i mongolskie, żeby bezpiecznie stamtąd można było czerpać produkty dla wyżywienia własnego narodu oraz surowce dla własnego przemysłu, a wreszcie, aby na tych nowych terenach zapewnić sobie zbyt dla wyrobów gotowych oraz trochę miejsca dla osiedlenia choć części przyrostu ludności. Tak rozumiana polityka kolonjalna Japonji jest obecnie w pełnym rozkwicie.

We Włoszech daje się równie silnie odczuwać przeludnienie i dążność do emigracji. Pozatem Włochom też brak podstawowych surowców dla ich produkcji przemysłowej, które zmuszeni są sprowadzać od obcych. To też dążenia do rozwiązania problemu populacyjnego i surowcowego kazały im wyzyskać wszelkie możliwości w Libji, Erytrei i Somalji, oraz stały się bodźcem do wszczęcia z wielkim nakładem przygotowywanej wyprawy wojennej przeciw Etjopji. Że polityka Włoch w Etjopji idzie po linji zawładnięcia nowemi terenami, bogatemi w surowce i nadającemi się do kolonizacji (wyżyny), o tem dziś nikt nie wątpi.

Mussolini niejednokrotnie i wyraźnie to oświadczał, a uczynił to, m. in., w wywiadzie, udzielonym redaktorowi „Matin" w dniu 18 września 1935 r.: „Powiedzieliśmy szczerze — rzekł — co chcemy uzyskać przez tą operację kolonjalną! Przedewszystkiem nasze bezpieczeństwo i możliwości ekspansji dla narodu płodnego, który, uprawiwszy na swej ziemi często niewdzięcznej wszystko, co dało się wyhodować, nie chce umrzeć z głodu". I Duce zdradza swe oburzenie pod adresem Anglji, która Włochom „odmawia nędznej cząstki ziemi pod słońcem afrykańskiem".

Aby wniknąć w psychologję narodu włoskiego, w nastawienie jego mas, przerzućmy się na teren afrykański i posłuchajmy, co mówi jeden z pułkowników armji włoskiej, tam walczącej (korespondencja „Le Temps" z Asmary z dn. 12 października 1935 r.): „Panowie — powiedział ów wojskowy do przedstawicieli prasy — możecie napisać do waszych dzienników, że my nigdy nie zrzekniemy się naszego marzenia ekspansji kolonjalnej. To, co mamy zamiar uczynić dzisiaj, — Francja, Anglja zdziałały w ciągu wieków. Nikt im nie zagrodził drogi. Stworzyły one wielkie imperja kolonjalne. W imię sprawiedliwości domagamy się teraz, aby to prawo

zostało nam przyznane. Odpowiada się nam jednak tak, jakgdyby nagle, w tej właśnie godzinie historji świata, epoka ekspansji kolonjalnej była ostatecznie zamknięta. Wyraża się nawet gdzieniegdzie zdanie, że kolonizacja jest zbrodnią. Jeśli tak jest, trzeba to uznać otwarcie i wyciągnąć z tego konsekwencje. Jeśli tak nie jest, Włochy mają obowiązek postępować tak, jak to robiły dotychczas inne narody kolonizatorskie. Byłoby to wbrew sprawiedliwości, gdyby obszary kolonjalne na świecie całym były przeznaczone jedynie dla zaspokojenia uprzywilejowanych. Po zakończeniu wojny światowej — Palestyna, Syrja, Kenja, Uganda, Tanganika, Togo, Kamerun, — wszystkie te terytorja przeszły w wasze ręce. Myśmy jednak uczestniczyli w wojnie przy waszym boku. Mieliśmy więc prawo do bardziej sprawiedliwego podziału. Jednak nie żądamy od was niczego. Nie bierzemy nawet pod uwagę nowego rozdziału wszystkich tych terenów. Domagamy się tylko od was, abyście nam pozostawili rozwiązanie zagadnienia, które nas dotyczy, mianowicie sprawy Etjopji. Na tym obszarze nie możecie nam zabronić, niechcąc być hipokrytami, tego, coście robili sami w przeszłości, — wy Francuzi, zdobywcy Algieru, Madagaskaru, Tonkinu, Maroka, — wy Anglicy, którzy zagarnęliście połowę świata, uzależniliście takie kraje, jak Egipt, stokrotnie więcej zaawansowany od Etjopji, i narzuciliście wasze panowanie ludom rasy białej, jak naprzykład w Transwaalu. Z jakiego więc tytułu część opinji publicznej rzuca w nas kamieniem? Czy jesteście bez grzechu?"... „Zamknęliście granice dla naszej emigracji. Nie możemy już przekroczyć Atlantyku, nie możemy już przejść przez Alpy"... „Z naszym przyrostem naturalnym, wynoszącym około 500.000 rocznie, jesteśmy zmuszeni skierować naszą uwagę na Afrykę".

W wyniku jesteśmy dziś świadkami nowej wojny kolonjalnej.

Z trzech wymienionych na wstępie państw, dotychczas jedynie postulaty kolonjalne Niemiec nie zostały przez czynniki oficjalne Rzeszy wyraźnie postawione na porządku dziennym międzynarodowych rozważań. Wszystko jednak wskazuje na to, że rok 1935 był właśnie rokiem krystalizowania się myśli kolonjalnej i żądań kolonjalnych Niemiec powojennych.

Wprawdzie kanclerz Hitler, w swem dziele programowem „Mein Kampf", wypowiedział się przeciw polityce kolonjalnej, przypomnieć jednak należy, że już Bismarck głosił, iż zdobycze zamorskie nie są warte kości jednego piechura pruskiego, i że mimo to za jego właśnie rządów powstało imperjum kolonjalne Niemiec. Bismarck musiał poddać się nakazom gospodarczym, wpływom wielkiego handlu i finansjery, — i stworzyć to, czego życie od niego się domagało.

Jeszcze w sierpniu 1934 r. Hitler oświadczał przedstawicielowi „Daily Mail": „Nie poświęcę krwi ani jednego Niemca, aby uzyskać jakąkolwiek kolonję. Dawne posiadłości afrykańskie Niemiec są uciążliwym luksusem".

Jednak 9 września tegoż roku zastępca Führera — Rudolf Hess, na kongresie partji narodowo-socjalistycznej w Norymberdze sprostował to oświadczenie kanclerza, głosząc, że luksusem są te kolonje dla Anglji, a nie dla Niemiec. I Rudolf Hess stwierdził, że rząd Rzeszy nie chce w obecnej chwili wszczynać dyskusji w tej sprawie, „któraby mogła mu szkodzić w opinji międzynarodowej". Oczywiście, obawy kierowały się głównie pod adresem W. Brytanji.

Następnie 21 maja 1935 r., kanclerz Hitler – w wielkiej mowie, wygłoszonej przed Reichstagiem, w której precyzował linje przewodnie polityki zagranicznej Rzeszy, — mówiąc o równouprawnieniu, powiedział, że „równouprawnienie to musi być efektywne i rozciągać się na wszystkie czynności i na wszystkie prawa posiadania, istniejące w życiu międzynarodowem". Trudno zaprzeczyć, że w powyższem sformułowaniu mieści się postulat przywrócenia Niemcom prawa do posiadania kolonij, prawa przekreślonego przez Traktat Wersalski. Mówiąc dalej o ewentualnym układzie morskim z W. Brytanją, Hitler oświadczył: „Ograniczenie floty niemieckiej do 35% floty angielskiej pozostaje jeszcze o 15% poniżej tonażu całej floty francuskiej. Zważywszy, że w różnych komentarzach prasowych wyrażona została opinja, że to żądanie (35% floty brytyjskiej — przyp. aut.) jest tylko początkiem, i że wzrośnie zwłaszcza z chwilą posiadania kolonij, rząd oświadcza kategorycznie: żądanie to dla Niemiec jest ostateczne i trwałe". Aczkolwiek zwrot ten mógł uspokoić tych, którzy obawiają się zbytniej rozbudowy morskiej siły Rzeszy, napewno jednak nie uspokoił tych, którzy śledzą politykę kolonjalną Niemiec.

A więc to już nie negacja postulatów kolonjalnych, głoszona w „Mein Kampf", lecz uchylenie furtki do rewindykacyj zamorskich.

Układ morski angielsko-niemiecki z dn. 18 czerwca 1935 r. stał się faktem. Niemcy mają obecnie możność prawnie rozbudowywać swą flotę. Jakie mogą być tego skutki, mówi nam znawca spraw kolonjalnych, b. minister Albert Sarraut („Europe Nouvelle" z 29 czerwca 1935 r.): „Od kilku dni istnieje pewien układ morski angielsko-niemiecki, który stworzył dla sfer kolonjalnych i dyplomatów przedmiot poważnych rozmyślań. Nie wszystko bowiem jest wypowiedziane, gdy się stwierdza, że dane państwo będzie odtąd mogło posiadać flotę wojenną, zwiększoną do wysokości danego tonażu. Odkąd świat jest światem, a narody budują okręty wojenne, — doświadczenie uczy, że logika potęgi morskiej

prowadzi niepohamowanie do ekspansji kolonjalnej. Każda flota, która niesie wdal wpływy swego kraju i ochrania jego obroty międzynarodowe, potrzebuje punktów oparcia, przystani, postojów lub faktoryj, których wybrzeże skolei domaga się w krótkim czasie strefy ochronnej; i oto sprawy morskie zazębiają się o posiadłości kolonjalne".

Że rozumowanie Alberta Sarraut jest słuszne, niech to potwierdzi następujący fakt. Oto w związku z niedawnem zaginięciem lotnika francuskiego Gaté w czasie podróży do Gwinei Portugalskiej, przeprowadzono poszukiwania celem jego odnalezienia. Okazało się w rezultacie, że lotnik ów stał się ofiarą zbyt wielkiej ciekawości, pragnąc szczegółowo zwiedzić portugalskie wyspy Bissagos, położone w tych stronach. Prawie wszystkie te wyspy zostały bowiem wydzierżawione poważnej spółce niemieckiej „Agrifa", która uczyniła z nich bazy zaopatrzenia. Nie zapomniano przytem o robotach fortyfikacyjnych i lotniskach. Daje to obraz, jak metodycznie Rzesza przygotowuje akcję kolonjalną. Bazy, flota wojenna, wreszcie same kolonje.

Poza kanclerzem Hitlerem, niejednokrotnie za kolonjami wypowiadał się minister gospodarki Rzeszy, dr. Schacht, który wyraźnie domaga się posiadania terenów zamorskich, dla przyczyn ściśle gospodarczych, mianowicie jako źródła surowców. M. in., przemawiając na Targach Lipskich w dn. 4 marca 1935 r. powiedział on, że „gdyby Niemcy miały swoje kolonje, zagadnienie transferu byłoby dla nich daleko łatwiejsze, ponieważ mogłyby własnym pieniądzem opłacać większą część surowców, za które dziś płacić muszą dewizami". A zrozumiałą jest rzeczą, że rozbudowany przemysł niemiecki wchłaniać musi duże ilości tych surowców, a tem samem obciążać bardzo poważnie bilans płatniczy.

Nie warto na tem miejscu wspominać o społecznych organizacjach kolonjalnych niemieckich, które prowadzą coraz bardziej ożywioną propagandę, lecz których działalność jest już dobrze w Polsce znana z publikacyj „Ligi Morskiej i Kolonjalnej". Rzućmy natomiast okiem na ustosunkowanie się do tego zagadnienia czynnika, najbardziej związanego z obecnym régimem — partji.

Doniedawna, przy komitecie naczelnym (Reichsleitung) partji narodowo-socjalistycznej, funkcjonował t. zw. „Kolonialreferent", o małym zakresie działania i o małem znaczeniu. Dekretem ministra Rudolfa Hessa z dn. 5 maja 1935 r., na miejsce powyższego referatu powołany został przy partji „Kolonialpolitisches Amt". Urząd ten, bo to już nie małoznaczący referat, ma swą siedzibę w Monachjum, podlega kierownictwu Statthaltera Rzeszy, gen. von Epp (równocześnie vice-prezydenta „Reichskolonialbund"), i reprezentowany jest u władz berlińskich przez specjalne biuro, zapewniające z niemi łączność. Na czele biura

berlińskiego stoi wybitny członek sztafety ochronnej (S. S.). Partyjny „Kolonialpolitisches Amt" obejmuje swą działalnością wszystkie sprawy kolonjalne, polityczne i gospodarcze oraz prasowe. Jest on w stałym kontakcie z naczelną organizacją społeczną „Reichskolonialbund", centralizującą wszystkie stowarzyszenia kolonjalne niemieckie, i koordynuje działalność regjonalnych sekcyj propagandowych partji z oddziałami „Reichskolonialbund".

Tak więc w r. 1935 zainteresowanie narodowych socjalistów zagadnieniami kolonjalnemi zrobiło olbrzymi krok naprzód. A gdy się zważy, że niemieckie ministerstwo spraw zagranicznych posiada już Sekcję Kolonjalną, prowadzoną przez fachowca, gubernatora Brücknera, staje się jasne, że kompetentne czynniki coraz poważniej zaczynają traktować problem ekspansji zamorskiej.

Dlaczego więc Rzesza na terenie międzynarodowym nie stawia jasno żądania: dajcie nam kolonje?

Dał na to odpowiedź w czerwcu 1935 r. Statthalter Rzeszy, kierownik partyjnego „Kolonialpolitisches Amt", gen. von Epp, podczas wielkiej manifestacji, zorganizowanej w Berlinie przez Ligę byłych kombatantów kolonjalnych: „Przekleństwo wersalskie pozbawiło nas prawa do kolonij — powiedział. — Lecz cierpliwości. Führer rozwiązuje zagadnienia jedne po drugich. Sprawa kolonij dojrzeje wtedy, kiedy Niemcy będą znów wielkie i silne w Europie" (Havas z dn. 30. VI. 35).

Czyż może być bardziej prawdziwe i prostsze ujęcie problemu? Dozbrojenie na lądzie, układ morski z Anglją, umożliwiający dozbrojenie na morzu, uporządkowanie i ustabilizowanie stosunków wewnętrznych — oto etapy, po których Niemcy kroczą. A po całkowitem zrealizowaniu tych zadań, czyż oprą się pokusie rewindykowania kolonij? Wszyscy wiemy, że — nie.

A jeśli jeszcze dotychczas ktoś nie wierzy, niech ich sam kanclerz Hitler przekona. Mianowicie w wywiadzie udzielonym w końcu listopada 1935 r. dyrektorowi amerykańskiej „United Press", p. Baillie („Völkischer Beobachter" z 28. XI. 35), na pytanie, czy Niemcy zmierzają do odzyskania kolonij, odpowiedział, że „Niemcy nie zrzekną się nigdy swych pretensyj kolonjalnych".

Kanclerz Hitler, podobnie jak i „żelazny" kanclerz Bismarck, musiał zmienić swe nastawienie do problemu kolonjalnego. Narzuciło to jednemu i drugiemu — życie.

Lecz domaganie się kolonij, przydzielenia nowych terenów dla ekspansji zamorskiej, nowych źródeł surowców, musiało mieć swój oddźwięk, musiało wywołać odpowiednią reakcję w świecie, boć przecież ostatecznym celem stała się rewizja obecnego stanu posiadania.

I jakież były te odgłosy?

Społeczeństwo angielskie w pierwszym rzędzie powołane było do wypowiedzenia swego zdania.

Arcybiskup Westminsteru naprzykład, w liście wystosowanym do redakcji „Times" (koniec sierpnia 1935 r.), komentując deklarację papieża Piusa XI o wojnie zaborczej, nie przeciwstawił się ewentualnemu nowemu obdzieleniu państw, pozbawionych terenów zamorskich, lecz nawet sam wysunął myśl nowego podziału mandatów kolonjalnych. „Wydaje mi się, że mogę interpretować myśl papieża — pisze w liście powyższym — jako przypomnienie posłannictwa narodów cywilizowanych wobec ludów zacofanych. Może przyjęcie zasady mandatu zbiorowego, uchwalonego za zgodą wszystkich (mowa o mandacie nad Etjopją — przyp. aut.), doprowadziłoby, pewniej niż zastosowanie sankcyj, do bezpieczeństwa powszechnego. Jeśliby Anglja chciała okazać swą wspaniałomyślność zarówno wobec narodów zaprzyjaźnionych, jak i wobec tych, które nie zawsze takiemi były, jeśliby zaproponowała rewizję mandatów (kolonjalnych — przyp. aut.), taki gest potężnie zwiększyłby jej autorytet i dałby może światu bezpieczeństwo trwałe zamiast okropnej możliwości wojny".

A p. Lansbury, jeszcze jako leader labourzystów angielskich, w piśmie, wystosowanem do ludu francuskiego (wrzesień 1935 r.), wzywał: „Powiedzmy obu naszym rządom, że masy Europy i W. Brytanji stanowczo sobie życzą, aby nasze rządy zwołały natychmiast nowy rodzaj konferencji: konferencję dla przedyskutowania i uchwalenia projektów, które umożliwią wyzyskanie niezajętych terenów świata, podział surowców i zorganizowanie rynków zbytu na usługi ludzkości".

Również sir Edward Grigg, poseł partji konserwatywnej, zabierając głos w szkole politycznej w Hendon o sprawach włosko-etjopskich (wrzesień 1935 r.), wypowiedział się za przyznaniem Włochom mandatu nad Etjopją pod kontrolą Ligi Narodów. Sir E. Grigg jest zdania, że należy się to Italji, która nie otrzymała żadnego mandatu nad byłemi kolonjami niemieckiemi w 1919 r.

Na uwagę zasługują wywody poważnego czasopisma, poświęconego sprawom kolonjalnym „The Crown Colonist" (october 1935). Autor wskazuje na konsekwencje konfliktu włosko-etjopskiego dla głównych mocarstw kolonjalnych, konsekwencje, które bardzo trafnie zostały ujęte przez paryskiego korespondenta „Times" w artykule, którego fragment przytacza. Korespondent „Times" pisze mianowicie: „Większość angielskich i francuskich mężów stanu lub urzędników zgodzi się z tem, że sprzymierzone mocarstwa postąpiły niebacznie, nie dając należytego zadośćuczynienia pretensjom włoskim po wojnie. Błąd ten, jak

również zbyteczne zagarnięcie dodatkowych terytorjów przez mocarstwa, których potrzeba ekspansji była już więcej niż zaspokojona, uważane są we Francji i gdzieindziej jako powód ciężkiego obarczenia przyszłości Europy. Problem kolonjalny będzie następnem skolei wielkiem zagadnieniem, które stanie przed Europą. Leży ono na dnie włoskiej sprawy i może być odnalezione na czele następnej listy niemieckich żądań. Tutaj (t. j. we Francji — przyp. aut.), jak również w Anglji istnieją myślący ludzie, którzy są zdania, że rewizja podziału kolonij jest nieunikniona wcześniej lub później, i że im wcześniej otwarcie spojrzy się na tę sprawę, tem łatwiejszą i mniej kosztowną będzie ta rewizja". Zdanie to zdaje się podzielać, choć z zastrzeżeniami, i redakcja „The Crown Colonist". „Rozsądni ludzie — czytamy tam — bez względu na narodowe lub osobiste uprzedzenia, nie mogą wysunąć żadnego poważnego sprzeciwu odnośnie ogólnego sensu powyższego ustępu. Trudność powstaje wtedy, gdy ma być zastosowana w praktyce zasada „rewizji". I tutaj, z właściwą Anglikom ostrożnością, „The Crown Colonist" stwierdza, że aby kwestja kolonjalna mogła być rozwiązana rozsądnie i sprawiedliwie, winna być ona rozpatrywana na zupełnie innej płaszczyźnie. „Koncepcja kolonij jako posiadłości — zdaniem tego czasopisma — jest przedawniona i zupełnie nie odpowiada politycznym nastrojom obecnych czasów. Kolonje winny być administrowane powierniczo w imieniu ich ludności, dopóki ludność ta nie osiągnie zdolności rządzenia się sama w obecnych skomplikowanych na świecie warunkach, gdyż interes ludności tubylczej jest sprawą najważniejszą. Wypełnienie tego zadania w świecie całym wymaga możliwie wszechstronnej czynnej współpracy pomiędzy Europejczykami, Amerykanami i innemi zaawansowanemi ludami. Jak zapewnić tę współpracę, — jest pilnym problemem najbliższej przyszłości. Zważywszy, że Imperjum Brytyjskie zajmuje tak znaczne przestrzenie, nie przystoi nam, jak również Francji, temu drugiemu czołowemu mocarstwu kolonjalnemu, powiedzieć, że my jesteśmy jedynymi odpowiednimi powiernikami, jednakowoż spory o kolonje w imię prestiżu narodowego nic nie pomogą, ale tylko pogorszą obecną sytuację świata". A zatem — rewizja: z zastrzeżeniami, ale — rewizja.

„News Chronicle" (wrzesień 1935 r.) również nie uprawia strusiej polityki: „Z każdym dniem — pisze — staje się bardziej jasne, że właściwym groźnym problemem, który się kryje za konfliktem etjopskim, jest problem kolonjalny w ogólności"... „I tu znajduje się najgroźniejsze zagadnienie, przed którem, wcześniej czy później, Anglja stanie. Już oznaki, które nie mylą, wskazują, że zarówno w Londynie, jak i w Paryżu, ważność tej kwestji została uznana". Pisząc dalej o ewentualnem przyznaniu Niemcom i Włochom kolonij, „News Chronicle" domaga

się gwarancji, że narody te będą zdolne do kolonizowania i zagospodorowania kolonij ściśle w ten sam sposób, jak Anglicy, Francuzi i Holendrzy. „My sami — dodaje angielski dziennik — będziemy musieli być przygotowani do dostarczenia tej gwarancji przez przyjęcie obowiązków mandatu Ligi Narodów na całem naszem terytorjum kolonjalnem lub na jego części".

Zrozumienie potrzeb narodów, odciętych od posiadłości zamorskich, odnajdujemy również w opinji francuskiej. „L'Europe Nouvelle", w zeszycie z 24 sierpnia 1935 r., zastrzega wprawdzie, że trzeba unikać stwarzania precedensu dla późniejszych posunięć Niemiec, legalizując uciekanie się do siły, jednak „musimy — pisze — otworzyć ujście dla ekspansji narodów przeludnionych, i nawet powinniśmy sprzyjać tej ekspansji, jeśli ona się ujawnia poza Europą i nie zagraża naszym interesom".

W „Le Petit Parisien" z 9 listopada 1935 r., Maurice Besson zwraca uwagę na to, że obecnie bardziej niż kiedykolwiek sprawy kolonjalne stoją na pierwszym planie polityki zagranicznej Europy. Stwierdza on, że „stara Europa nie może pomieścić dynamizmów, które zrodziły się na jej obszarze, podzielonym między tylu narodami. Za starcami, którzy upierają się przy pozostaniu na czele kilku z tych narodów, pełne werwy pokolenia chcą żyć, już nie w nędzy, lecz w warunkach bardziej przestronnych, poza wydeptaną drogą i z horyzontami mniej ciasnymi. Uważają one, że Afryka jest jeszcze jedynym możliwym terenem dla realizacji ich nadziej"... „Jak wobec tych pożądań, usprawiedliwionych zresztą głębokiemi przyczynami ekonomicznemi, będzie mogła Francja utrzymać swą spuściznę kolonjalną? Będzie to zadanie trudne, które od jutra narzuci się naszym rządom".

A któż, jak nie Albert Sarraut, b. wieloletni francuski minister kolonij, najbardziej jest kompetentny do zabierania głosu w omawianych przez nas zagadnieniach. Cóż więc ten znawca problemów zamorskich głosi?

Oto na zebraniu rady generalnej departamentu Aude w dn. 14 października 1935 r., w świetnej mowie wyświetlał swym rodakom: „Niech się nikt nie łudzi — powiedział. — Włoskie żądanie ekspansji podnosi i uwydatnia rozległy i dramatyczny problem, jest jedną z oznak zjawiska ogólnego, którego śledzenie było zaniedbywane zbyt długo zarówno przez innych, jak i przez nas. Zapoczątkowanie w formie włoskiego uderzenia pięścią wydałoby się nam mniej gwałtowne, jeślibyśmy baczniejszą zwracali uwagę na ostrzeżenia, jakie nasza łacińska sojuszniczka, zawiedziona niesprawiedliwie w Wersalu, notyfikowała światu od lat kilku. Gwałtowne wysunięcie jej potrzeb życiowych, potrzeby rozsze-

rzenia własnych obszarów, znalezienia ujścia dla nadwyżki ludności — jest wstępem dla innych roszczeń tego samego rodzaju, opartych na zasadach, które Liga Narodów — i oto fakt niebezpieczny — mimo wszystko uznała, jeśli nie było to uznanie gwałtownych odruchów, któremi Italja je wyrażała". P. Sarraut wykazał następnie, jak „problem ekonomiczny, spotęgowany przez demografję, panuje nad wszystkiem we wszechświecie", i że pokój „nie będzie prawdziwy i trwały, dopóki sprawiedliwe rozwiązania międzynarodowe nie przywrócą — w obecnych wybujałościach gospodarstwa światowego — porządku i równowagi we współpracy, dając wszystkim możność życia".

Opinja francuska zdaje więc sobie sprawę, podobnie jak i angielska, że problem kolonjalny wchodzi dziś na porządek dzienny polityki międzynarodowej, i że należy nim się poważnie zająć, gdyż nie jest sprzeczny z zasadą słuszności i sprawiedliwości.

Zagadnieniem tem zajął się pozatem, w swem przemówieniu przed gronem polityków i ekonomistów w „National Peace Council" w Londynie (w końcu października 1935 r.), sir Arthur Salter, b. szef sekcji ekonomicznej Ligi Narodów. Zdaniem mówcy, rosnącem niebezpieczeństwem dla pokoju światowego jest fakt, że szereg wielkich narodów nie posiada dostatecznych terytorjów kolonjalnych, podczas gdy inne mają je w nadmiarze. Wynika stąd zawiść, która prowadzić może do wojny. By temu złu zaradzić, trzebaby zmienić dotychczasowy podział kolonij między narodami. Podział jednak kolonij zamorskich — na nowych, „sprawiedliwych" podstawach — nie wydaje mu się możliwy, gdyż po pewnym czasie powróconoby do tego samego punktu wyjścia. Natomiast widzi on rozwiązanie w rozszerzeniu systemu mandatów kolonjalnych, ale na takiej zasadzie, by na danem terytorjum mandatowem wszystkie narody traktowane były na prawach równego. Według tego projektu, kwestja zwierzchnictwa politycznego byłaby sprawą drugorzędną, podlegającą komisji mandatowej Ligi Narodów. Wreszcie posuwa się sir A. Salter do tego, by zaproponować W. Brytanji jako pierwszej, reorganizację w nowym duchu tych kolonij, w których jeszcze nie wprowadzono ustroju dominjalnego z własnym rządem i parlamentem.

Obecne nastawienie świata na zagadnienia kolonjalne musiało znaleźć oddźwięk u rządu państwa najbardziej zainteresowanego, mianowicie W. Brytanji. Stało się to przez usta angielskiego ministra spraw zagranicznych — sir Samuela Hoare'a. Sir S. Hoare, na posiedzeniu Zgromadzenia Ligi Narodów w dn. 11 września 1935 r., wygłosił mowę, której ustępy podajemy w pełnem brzmieniu, z uwagi na ich wielkie znaczenie:

„Obfitość źródeł surowców zdaje się dawać krajowi, który je posiada, korzyści szczególne — mówił minister. — Przecenia się łatwo zbytnie znaczenie takiej korzyści, gdyż istnieją kraje, które — posiadając mało lub nieposiadając wcale surowców naturalnych, — swój dobrobyt i swą siłę potrafiły mimo to zapewnić, rozbudowywując przemysł i handel. Pozostaje jednak faktem, że niektóre kraje, bądź na swem własnem terytorjum, bądź w swych kolonjach, mają naturalną przewagę, i że inne, mniej faworyzowane, patrzą na ten stan rzeczy z niepokojem. Co się tyczy szczególnie surowców kolonjalnych, jest rzeczą naturalną, że taki stan rzeczy wywołuje obawę, aby nie zostały stworzone wyłączne monopole ze szkodą krajów, które nie posiadają imperjów kolonjalnych. Oczywiście, dla wielu umysłów jest to prawdziwe zagadnienie: byłoby niemądrze nie zważać na to. Możliwe, że przesadza się jego znaczenie. Może być również, że się go wyzyskuje dla innych celów. Jednakże, ponieważ sprawa ta wywołuje niepokój i niezadowolenie, najprościej byłoby ją przestudjować, zobaczyć, jakie są propozycje formułowane dla jej uregulowania, rozpatrzeć, jaki jest zasięg rzeczywisty niedomagania, i, jeśli to niedomaganie jest poważne, postarać się o jego usunięcie".

„Zdaniem rządu Jego Król. Mości, problem ten nosi charakter ekonomiczny raczej niż polityczny. Obawy idą w tym kierunku, aby nie zostały stworzone monopole, i żeby nie być pozbawionym podstawowych surowców kolonjalnych; pragnieniem jest zagwarantowanie, aby podział surowców nie był przedmiotem niesprawiedliwych różnic. Co się tyczy rządu J. K. Mości, jestem pewien, że będzie gotów uczestniczyć w badaniu tych zagadnień".

„Mam wrażenie — mówił dalej minister — że nie chodzi w obecnych warunkach o jakąkolwiek kolonję, zamykającą rynek swych surowców ewentualnemu nabywcy. Przeciwnie, trudność tkwi w fakcie, że surowce nie mogą być sprzedane po cenach opłacalnych. Ta strona zagadnienia przestudjowana była z pozytywnym wynikiem przez jedną z komisyj konferencji monetarnej i ekonomicznej, która odbyła się w Londynie w 1933 r. Wysiłek tej komisji szedł głównie w kierunku podniesienia cen hurtowych do granic racjonalnych przez sharmonizowanie produkcji i zbytu. Lecz jednym z uprzednich warunków takiej inicjatywy było, żeby ona była równa dla wszystkich zainteresowanych, zarówno producentów, jak i konsumentów, że nie powinna ona dążyć do ustanowienia dyskryminacji na niekorzyść pewnego państwa, i że winna być ona, w miarę możności, wykonana przy współpracy konsumentów w krajach importujących. Ten precedens może dać właściwe wytyczne dla ankiety, która winna być wówczas ograniczona do surowców, pochodzących z kolonij, włącznie z protektorami i terytorjami

mandatowemi. Według mego zdania, trzeba byłoby w udzielonych instrukcjach podkreślić szczególnie wolność rozdziału tych surowców między kraje przemysłowe, które ich potrzebują, tak, aby uchylić ostatecznie wszelką obawę wyłączenia lub monopolu". „Rząd, który reprezentuję, będzie gotów — wiem o tem — uczestniczyć w każdym wysiłku zbiorowym, aby rozstrzygnąć sprawiedliwie i skutecznie problem, który bezwątpienia dla wielu stanowi trudność w chwili obecnej, i może stanowić będzie w przyszłości trudność jeszcze większą. Oczywiście jednak, takie studja wymagają spokoju i muszą być wolne od namiętności".

Większość dzienników angielskich wyraziła zdanie, że poruszona sprawa repartycji surowców powinna być poważnie przestudjowana i sprecyzowana.

„Daily Telegraph", przewidując, że podniesiony problem będzie miał oddźwięk w innych państwach, które, jak Włochy, uważają się za źle wyposażone, pisze: „Wysunięcie ankiety nie mieści w sobie bliskiej cesji terytorjów, ani nawet zmiany suwerenności w jakimkolwiek terminie, lecz daje możność badań w chwili, gdy warunki pozwolą przeprowadzić je spokojnie i bez namiętności".

„Morning Post" wdzięczny jest mówcy, że postawił granicę ankiecie, ponieważ „niektórzy skłonni byliby brać pod uwagę nietylko podział surowców, lecz i terenów kolonjalnych i mandatowych — pod groźbą siły".

„Financial News" tem niemniej jest zdania, że sprawa ta będzie musiała być rozwiązana, prędzej czy później.

W Londynie wyrażono przytem opinję, że rząd brytyjski nie potrzebowałby zwoływać ponownie światowej konferencji ekonomicznej, jak w 1933 r., lecz że zająć się sprawą surowców mogą kompetentne resorty Ligi Narodów, i przygotować teren do przeprowadzenia dyskusji w Genewie.

Nikt się nie zdziwi, że największe imperjum kolonjalne świata nie chce opowiedzieć się wyraźnie za rewizjonizmem kolonjalnym, który wprowadziłby podział inny niż obecnie obowiązujący. Nierównomierność jednak podziału surowców jest w Anglji dobrze rozumiana. Naprzykład poważne czasopismo ekonomiczne „The Economist", w zeszycie z 26 października 1935 r., stara się cyfrowo zilustrować ten podział.

Podajemy poniżej, opracowaną przez „Economist", tablicę, której cyfry są najaktualniejsze, jakie dało się autorowi artykułu zebrać:

Z zestawienia tego jasno wynika, że W. Brytanja rozporządza największemi ilościami surowców. Imperjum Francuskie zasobne jest w tłuszcze roślinne, kakao, orzechy ziemne, rudę żelazną, boksyt, potas. Imperjum Holenderskie wpływać może jedynie na rynki kopry, kauczuku

Dystrybucja produkcji							
Produkt i miara	Cała produkcja światowa	Imperj. Brytyjskie i Egipt	Imperjum Francuskie	Imperjum Holenderskie	Stany Zjedn. i depend.	Z. S. R. R.	Reszta świata
		Procent produkcji światowej					
Zboże, i t. d. (w miljonach kwintali)							
Zboże [1])	1.312	23,4	9,1	0,3	10,9	21,2	35,1
Jęczmień [2])	379	14,6	10,3	0,3	6,9	17,8	50,1
Kukurydza [1])	1.100	5,9	1,4	1,4	55,0	4,3	32,0
(w tysiącach kwint.)							
Soja [1])	67.870	niezn.	niezn.	2,7	4,7	1,5	91,1
Tłuszcze roślinne [1])	13.550	20,6	12,4	9,7	niezn.	niezn.	57,3
Kawa [3])	24.980	2,1	0,9	4,4	1,2	,,	91,4
Kakao [3])	5.800	55,0	12,4	0,3	0,2	,,	32,1
Kopra [1])	16.260	25,0	2,3	34,2	34,6	,,	3,9
Orzechy ziemne [1])	60.700	62,8	14,1	3,8	6,8	,,	12,5
Siemię lniane [2])	36.000	8,6	0,5	0,1	3,7	21,7	65,4
Włókiennicze i kauczuk							
Bawełna (w tysiącach kwintali) [4])	51.000	24,4	0,2	niezn.	49,2	7,1	19,1
Wełna (w tysiącach ton) [1])	1.659	50,9	3,5	0,1	12,3	3,8	29,4
Juta (w tysiącach kwintali) [1])	14.605	99,5	niezn.	niezn.	niezn.	niezn.	0,5
Kauczuk (w tysiącach ton) [2])	1.031	58,0	1,9	37,2	niezn.	—	2,9
Minerały, metale i t. d. (w miljonach ton)							
Węgiel [2])	1.100	25,4	4,5	1,2	34,4	8,5	26,0
Lignit [2])	178	3,7	0,6	0,1	niezn.	niezn.	95,6
Nafta [2])	206	1,8	niezn.	2,9	59,8	11,7	23,8
Ruda żelazna [2])	116	10,0	29,0	—	22,1	18,8	20,1
(w tysiącach ton)							
Miedź [1])	1.050	29,8	niezn.	niezn.	16,8	3,0	50,4
Nikiel [1])	45	94,3	,,	,,	0,2	2,2	3,3
Cyna [2])	122	43,1	1,0	16,4	niezn.	niezn.	39,5
Ołów [1])	1.800	44,5	0,7	niezn.	21,2	1,1	32,5
Cynk [2])	1.185	34,8	0,6	,,	29,8	1,7	33,1
Ruda chromu [1])	409	33,5	niezn.	,,	0,2	27,5	38,8
Siarka [1])	2.830	4,8	3,0	,,	3,9	niezn.	88,3
Mangan [1])	1.751	30,4	0,4	0,6	2,2	59,3	7,1
Piryty [1])	6.592	4,1	2,9	niezn.	4,4	3,6	85,0
Boksyt [2])	1.137	3,9	46,5	9,2	14,1	niezn.	26,3
Potas [2])	1.910	0,2	19,8	niezn.	6,9	,,	73,1
Metale szlachetne (w tysiącach kilo)							
Złoto [1])	794	64,7	1,0	0,4	10,3	11,1	12,5
Srebro [1])	5.667	18,5	0,2	0,5	12,8	—	68,0

Produkcja nieznaczna oznaczona: niezn.

,, minimalna lub żadna oznaczona znakiem: —

[1]) cyfry z 1933 r., [2]) z 1934 r., [3]) z 1933—34 r., [4]) z 1934—35 r.

i cyny. Stany Zjedn. A. P. kontrolują w większych rozmiarach światowe źródła kopry, kukurydzy, nafty, ołowiu, cynku i srebra, a Rosja — zboża, siemienia lnianego, nafty, chromu i manganu.

Imperjum Brytyjskie decyduje więc w granicach ponad 50% w dziedzinie surowców następujących: kakao, orzechy ziemne, wełna, juta, kauczuk, nikiel, złoto; pozatem w granicach ponad 30% przy surowcach: mangan, chrom, cynk, ołów i cyna; następnie ponad 20%: przy zbożu, koprze, bawełnie, węglu i miedzi, oraz w 20% w srebrze.

Gdy się weźmie pod uwagę powierzchnię i zaludnienie poszczególnych imperjów kolonjalnych, dysproporcja w dystrybucji surowców staje się rażąca. Np. Imperjum Brytyjskie stanowi 27% powierzchni świata oraz 25 % jego ludności, Imperjum Francuskie — 9% i 4%, Holenderskie — 2% i 3%, Stany Zjedn. A. P. i posiadłości — 7% i 7%, Rosja sow. — 16% i 8%, reszta świata — 39% i 53%.

To też autor artykułu kończy swe wywody stwierdzeniem, że wobec tego trzeba zrozumieć psychologję narodów gorzej wyposażonych.

Ostrożne wynurzenia sir Hoare'a tem niemniej wywołały niepokój we Francji. „L'Europe Nouvelle" (zeszyt z 2 listopada 1935 r.), omawiając sugestje brytyjskiego ministra, z realizmem francuskiego umysłu woła: „To nie czas na grę słów; rozdział surowców, to rozdział ziem, na których lub w których te surowce się znajdują, znane lub jeszcze ukryte: jest to więc podział, według niewiadomo jakich kryterjów, imperjów kolonjalnych dziś istniejących". I autor wyraża dalej obawę, że to Francja będzie musiała zapłacić za pomysł brytyjski.

Obawy francuskie odbiły się i na oświadczeniach rządu. Mianowicie podczas uroczystości, związanych z rocznicą przyłączenia Madagaskaru do Francji w dniu 19 października 1935 r., minister kolonij p. Rollin rzucił ostrzeżenie: „Niech wszyscy wiedzą, — oświadczam to tutaj z całą siłą tym, którzy w kraju, jak i zagranicą, nie zrozumieli jeszcze, — że nasze kolonje są „ziemią francuską" i że, „jeśli tego zajdzie potrzeba, bronić ich będziemy jak ziemi francuskiej".

Tymczasem wypadki potoczyły się dalej. Włochy bynajmniej nie zgłosiły zamiaru wycofania się z terenów afrykańskich i dyskutowania na płaszczyźnie, wysuniętej przez min. Hoare'a. Zatarg wszedł pod szczegółowe obrady Ligi Narodów. Ta zaś nie potępiła jednak przyczyn, dla których Włosi uciekli się do siły w dążeniu do opanowania nowych terenów. Potępiła jedynie metodę, którą oni wybrali do osiągnięcia celu, potępiła wojnę. Wszak w raporcie Komitetu Pięciu czytamy wyraźnie: „Francja i Anglja gotowe były, drogą ofiar, do ułatwienia wyrównań terytorjalnych między Włochami i Etjopją. Były one również zgodne w tem, aby uznać specjalne interesy Włoch w rozwoju ekono-

micznym Etjopji". A więc mocarstwa zainteresowane zasadniczo ustosunkowały się pozytywnie do roszczeń włoskich.

A gdy w dniu 22 października 1935 r. minister Hoare znalazł się w obliczu Izby Gmin, wszak powiedział: „Poza granicami Włoch byłem pierwszym politykiem, który przypomniał światu słuszność włoskiego żądania ekspansji i gospodarczego bezpieczeństwa. Poszedłem nawet dalej i widząc, jak wielkie znaczenie niektóre kraje przywiązują do sprawy surowców kolonjalnych, oświadczyłem Zgromadzeniu Ligi (na posiedzeniu z 11 września 1935 r.—przyp. aut.), że gotowi jesteśmy szczerze i z najlepszą wolą, w atmosferze pokoju, rozważyć te sprawy, celem usunięcia przyczyny zamieszania".

Opinja włoska odniosła się sceptycznie do surowcowej propozycji W. Brytanji. I może nie bez racji.

Na światowej konferencji ekonomicznej w Londynie w r. 1933, o której wspomniał sir S. Hoare w swem genewskiem przemówieniu, chodziło mocarstwom o zaradzenie kryzysowi, o przywrócenie producentom rentowności. Jednym z głównych problemów było znalezienie metody, którąby była zdolna podnieść ceny surowców i produktów rolnych, co zresztą nie dało rezultatów spodziewanych. Min. Hoare chce widzieć w obradach konferencji ekonomicznej z 1933 r. precedens dla zapoczątkowania nowych obrad, któreby miały za zadanie opracowanie takiego systemu, żeby każdy mógł nabywać surowce już tym razem tylko kolonjalne, bez obawy, że go się ich pozbawi.

Pomijając już fakt, że dyskusja nad „zabezpieczeniem" nabywania surowców nie rozwiązuje sprawy przeludnienia narodów — niełatwo znajdziemy odpowiedź na pytanie, czy przynajmniej dyskusja ta jest w stanie usunąć te przyczyny, które nakazują państwom ubiegać się o kolonje celem zawładnięcia ich źródłami?

Dziś bowiem nie chodzi jedynie o umożliwienie zakupu surowców. Takie zagwarantowanie możności kupowania ich jest niewątpliwie bardzo cenne, i np. umowy, podobne do układów, podpisanych w dn. 11 lipca 1928 r. pod auspicjami Ligi Narodów, a dotyczących zniesienia zakazów wywozu skór i kości,— mogą zapewnić państwom importującym zaopatrywanie się w interesujące nas tutaj surowce kolonjalne. Lecz czy to wszystko?

Oprócz tego bowiem motywem żądania kolonij są:

1. możność kupowania surowców we własnej kolonji za własną walutę krajową, a nie za obce dewizy;
2. możność bogacenia się i ciągnięcia dochodów z produkcji we własnych kolonjach i z obrotów z niemi.

Jeśli się zastosuje metodę min. Hoare'a, nic nie pomoże np. Polsce, że będzie miała zapewnione po wsze czasy zaopatrywanie się w tłuszcze roślinne w którejś z kolonij brytyjskich. Trzeba będzie mimo wszystko płacić za te tłuszcze funtami angielskiemi czyli wywozić dewizy, czyli obarczać bilans płatniczy kraju.

Gdyby min. Hoare zaproponował, że za surowce nabywane kupujący będzie miał prawo płacić towarami, a sprzedający będzie obowiązany do przyjmowania ich zamiast dewiz, wówczas istotnie zagadnienie kolonij jako źródła surowców mogłoby być postawione w płaszczyźnie, wysuniętej przez brytyjskiego ministra. Takiego jednak rozwiązania żaden rząd, żadne mocarstwo nie może zaproponować, gdyż praktycznie nie mogłoby zagwarantować wykonania układu. Wówczas prościej byłoby znieść wszelkie zakazy przywozu, otworzyć granice celne naróścież, i państwa jakoś dawałyby sobie radę. Niestety jednak, świat się nad tem głowi nie od dziś, i bez skutku.

Nie ulega też wątpliwości, że podczas wojny i po wojnie cały szereg państw rozbudowało swój przemysł bardzo poważnie, a tem samem wycofało się jako rynek odbiorczy dla pewnych wyrobów gotowych. Dążenie do samowystarczalności wciąż wzrasta. Skądżeż więc państwa, nieposiadające surowców kolonjalnych, mają brać dewizy na opłacanie ich importu? Oto jest problem, który może być rozwiązany tylko przez posiadanie własnych terenów zamorskich. Nic tu nie zaradzą niewykonalne układy, nic tu nie poradzą szumnie zwoływane i licznie obsyłane konferencje międzynarodowe. Beati possidentes — głosi stare przysłowie; stare, ale zawsze aktualne.

Zrozumiałą jest następnie rzeczą, że produkowanie surowców przynosi dochód. Zarabia cały łańcuch osób, a więc plantator, jego pracownicy, wytwórca opakowań, bankier, właściciele środków transportowych i t. d. i t. d. Skoro kolonja nie jest pod decydującą władzą metropolji, trudno przejąć te czynności, a gdyby nawet można było to zrobić, ileż zawiści ze strony zwierzchniej władzy obcej, ileż konfliktów, które, jak historja uczy, kończyły się niejednokrotnie krwawo. Jeśli zaś jakieś państwo daje prawo osiedlania się, produkowania według planu własnego, eksploatowania pewnej kolonji bez żadnych ograniczeń, — czyli, gdy niejako zgłasza swe désinteressement, — dlaczegoż obstaje przy danej kolonji, w imię czego? Dlaczego nie odda jej w powołane ręce?

Dlaczego przytem zyski, wypływające z produkcji, mają być udziałem obcych organizmów gospodarczych, które wzamian nie będą chciały lub nie będą mogły przyjąć jako zapłatę towarów zgłoszonych?

Gdy się do zagadnienia kolonjalnego podejdzie z tej strony, to innego rozwiązania zagadnienia kolonjalnego, jak przez nowy podział, znaleść

3*

nie można. To też oświadczenie min. Hoare'a w Genewie uznać należy jedynie za otworzenie furtki do dyskusji nad rewizją obecnego stanu posiadania.

Potrzebę rewizjonizmu kolonjalnego rozumieją wszyscy dobrze, lecz jakżeż ludzką rzeczą jest opór, gdy chodzi o zmianę w tem, co się już posiada. Rewizjonizm ten jednak — trzeba to podkreślić dla uspokojenia przeciwników zmian terytorjalnych — nie da się mierzyć tą samą miarą, co rewizjonizm w Europie, na ziemiach, posiadających bogatą historję, — na ziemiach, związanych z pracą, z wysiłkami pokoleń, — na ziemiach, których każda piędź nieomal zroszona jest krwią ofiarną jej mieszkańców.

Rewizjonizm kolonjalny to zupełnie co innego. To najwyżej problem finansowy, problem rozrachunku z tytułu włożonych tam kapitałów, oraz większa lub mniejsza koncesja z wygórowanych ambicyj i egoizmów.

Historja nas również uczy, że jednak przesunięcia na obszarach kolonjalnych nie koniecznie muszą się odbywać z bronią w ręku. Czyż nie byliśmy świadkami cesji Jubalandu przez W. Brytanję na rzecz Włochów w 1924 r., czyż nie byliśmy ostatnio świadkami układów francusko-włoskich w Rzymie, naskutek czego odstąpiono Włochom pewne tereny afrykańskie?

W pracy niniejszej rozpatrywaliśmy postulaty kolonjalne mocarstw i staraliśmy się zgrubsza uchwycić, jak do rewizjonizmu kolonjalnego ustosunkowuje się opinja międzynarodowa.

Z głosów zebranych wynika, że rewizjonizm kolonjalny nie jest czemś niezrozumiałem, niemożliwem do zrealizowania, czemś absurdalnem. Przeciwnie, czynniki najbardziej miarodajne uświadamiają sobie wagę tego problemu i zgadzają się, że będzie on musiał w ten lub inny sposób, prędzej czy później — znaleźć rozwiązanie.

Gdyśmy tu mówili o roszczeniach kolonjalnych innych państw, czy to Włoch czy Niemiec, — czytelnikowi niewątpliwie nasuwała się stale myśl, że przecież przesłanki, — w których imię Włochy prowadzą dziś kosztowną wojnę, oraz w których imię Niemcy przygotowują się do wysunięcia żądań kolonjalnych, — nie są inne, a przeciwnie: całkowicie identyczne z bolączkami narodu polskiego. I że przecież, — gdy przedstawiciele wielkich mocarstw uznają prawa Włoch do ekspansji kolonjalnej, gdy skłonne są czynić im ofiary terytorjalne, — tem samem sankcjonują naturalne prawa państw, będących w podobnem położeniu, a więc i Polski.

Jeśli zagadnienie kolonij ma być rozwiązane sprawiedliwie, a nie stwarzać wciąż nowej serji uprzywilejowanych, Polska musi otrzymać zadośćuczynienie swych postulatów kolonjalnych narówni z innemi mocarstwami.

STANISŁAW PAWŁOWSKI

POLITYKA KOLONJALNA WŁOCH I SPRAWA ETJOPJI*)

Prawie każda wojna wywołuje pewien ruch i przynosi zmianę. Już Heraklit nazwał wojnę początkiem wszechrzeczy.

Obecna wojna włosko-etjopska jest wojną kolonjalną. Prowadzi ją naród o wspaniałych tradycjach kolonizacyjnych, naród, który stworzył swego czasu potężne Imperium Romanum, i który wykazał niezwykłą siłę asymilacyjną (półwysep Pirenejski, Francja, Rumunja). Zjednoczone państwo włoskie mogło jednak dopiero po r. 1870 nawiązać do tradycyj rzymskich. Przyszło już zapóźno, kiedy świat był prawie podzielony. Nad morzem Śródziemnem ubiegła je Francja i Anglja, a w Afryce poniekąd Niemcy.

Mimo to zdobyły Włochy w krótkim stosunkowo czasie państwo kolonjalne o powierzchni 2,3 milj. km² z 2,4 milj. mieszkańców. Są to kolonje nad morzem Śródziemnem i nad oceanem Indyjskim. Jakkolwiek ogólna wartość kolonij włoskich jest mała, a bilans handlowy z kolonjami jest ujemny, — mimo to państwo utrzymuje kolonje ogromnemi ofiarami, przeznaczając na cele kolonjalne blisko 2% budżetu. Nie posiadają również kolonje włoskie wielkiego znaczenia jako tereny osiedleńcze, skoro tylko okrągło 50.000 włoskich kolonistów w nich mieszka. Włosi spodziewają się jednak, że wkrótce doprowadzą niektóre z kolonij do rozkwitu i osiedlić potrafią w nich większe rzesze swych ziomków.

Chodzi im głównie o kolonję, zwaną Libia Italiana, o powierzchni 1.727.000 km² i 700.000 mieszkańców, która kwitnęła za czasów rzymskich i dostarczała Rzymowi zboża i owoców. Dziś kolonja ta, świeży nabytek po wojnie włosko-tureckiej w r. 1912, jest przeważnie pustynią

*) Streszczenie odczytu, wygłoszonego dla członków Ligi Morskiej i Kolonjalnej w dniach 28 października w Poznaniu i 8 listopada 1935 r. w Warszawie.

lub półpustynią. Wymaga wielkiego wysiłku i wkładu, ażeby mogła być doprowadzona do dawnego rozkwitu. Jako jedyna posiadłość włoska w Afryce północnej, może Libja włoska stać się punktem wypadowym włoskiej polityki kolonjalnej zarówno w stronę francuskiej Tunezji, jak w stronę terytorjum Czadu i w stronę... Egiptu.

Drugą posiadłością włoską nad morzem Śródziemnem jest t. zw. Dodekanezos, czyli Archipelag Dwunastu Wysp. Wbrew swej nazwie, składa się on z 14 wysp, ale wysp przeważnie małych. Wśród nich historyczna Rodos zajmuje, i co do wielkości i co do znaczenia, miejsce naczelne. Wyspy te, zajęte przez Włochów w r. 1912 w czasie wojny z Turcją, nie mogą odegrać ważniejszej roli ani jako tereny kolonizacyjne, ani pod względem gospodarczym. Licząc zaledwie 130.000 mieszkańców, w czem 83% Greków, a tylko 5% Włochów, są właściwie bazą handlową i polityczną włoską w stosunkach z Grecją, Turcją, Syrją, Palestyną i Egiptem. Leżąc zaś na drodze do morza Czarnego i na Bliski Wschód, stanowią niejako przeciwwagę wpływów angielskich w Lewancie. Jeszcze nie tak dawno prasa grecka całkiem poważnie tłumaczyła Włochom, ażeby odstąpiły Dodekanezos Grecji, gdyż im nie przynosi zbyt wielkich korzyści, a z Greków uczyni na zawsze przyjaciół.

Kolonje włoskie Eritrea i Somalia Italiana są najstarszemi kolonjami tego państwa. Są to zarazem dwa naogół nieurodzajne i suche skrawki wybrzeża morza Czerwonego i oceanu Indyjskiego, które stanowią przedłużenie wyżyny Etjopskiej w stronę morza. Zdala widoczna na horyzoncie wyżyna Etjopska, ze swemi górami, pokrytemi śniegiem i lasami, kolebka wód i wielkich rzek, tajemnicza kraina pastwisk, pól i ogrodów, a także ziemia bogata w kruszce, — odwiecznie nęciła sąsiednie ludy, nawet z półwyspu Arabskiego, do jej opanowania. Nęciła także i nęci Włochów. Z drugiej strony przez Erytreę i Somalję prowadzi z Etjopji najłatwiejszy dostęp do morza. Etjopja, która przez długie wieki wykonywała prawa zwierzchnicze nad ludami nadbrzeżnemi, niejednokrotnie zamierzała tereny te posiąść na stałe. W tej sytuacji geograficznej wydawało się Włochom rzeczą konieczną rozszerzyć swe terytorja kolonjalne na bardziej wartościowe wyżyny etjopskie, podczas gdy Etjopja patrzyła zawsze łakomem okiem na posiadłości włoskie. Tu leży jedna z przyczyn obecnej wojny. Jest to przyczyna natury geograficznej, bo wynikająca z charakteru geograficznego i z położenia krain.

Krótka charakterystyka Etjopji i kolonij włoskich daje bezwzględną przewagę Etjopji. Jest to „Szwajcarja afrykańska“, bogata w surowce i posiadająca duże możliwości rozwojowe, zamieszkała przytem przez

ludność, która kocha wolność i umie za nią walczyć. Kultura tej ludności niska, zacofana i nawet barbarzyńska, ustrój średniowieczny, wiele cech znamiennych dla wielowiekowej izolacji, duże jest także pomieszanie ras, języków i wyznań. Cyfra ludności, jak wogóle wszelkie dane cyfrowe o kraju, w którym niema uregulowanej administracji, są danemi przybliżonemi.

Jedyny ten, niezajęty przez Europejczyków wolny kraj surowców w Afryce, budził już dawno zainteresowanie mocarstw kolonjalnych. Zachęcała zaś do tego gospodarka pierwotna, oraz zacofanie i niezmiernie słaby postęp kulturalny kraju, mimo panującej chrześcijańskiej religji ludności. Liczono także zawsze na różnorodność etniczną i wyznaniową, na wygórowane ambicje niektórych władców plemion, a słabą władzę ,,króla królów".

Somalja włoska, jakkolwiek jest to kraj co do obszaru wielki (490.000 km^2), to jednak posiada ludność rzadką (1 miljon) i uchodzić musi za obszar kolonjalny mało wartościowy (1.600 Włochów). Napoły pustynne tereny Somalji nadają się głównie do celów hodowlanych.

Zupełnie inne znaczenie ma Erytrea, kraj nieduży (120.000 km^2), ale stosunkowo dość ludny (620.000). Nad morzem jest to właściwie pustynia, o klimacie wybitnie suchym i gorącym, teren wogóle bezużyteczny. O wartości tej części kolonji rozstrzygają jednak porty: Massawa i Assab. Massawa z nędznego miasta arabskiego stała się pierwszym portem kraju o bogatych salinach i dużym eksporcie soli. Położony na południu Assab jest portem o wiele gorszym, tylko w lecie dostępnym. Jest jednak ważną bazą lotniczą.

O wartości Erytrei rozstrzyga wyżyna, która zajmuje zachodnią część kolonji. Wyżyna ta jest przedłużeniem wyżyny Etjopskiej ku północy. W poziomie okrągło 2.000 m nad morzem, posiada klimat odpowiadający Sycylji. Nieźle nawodniona przez deszcze i rzeki, ściąga już dzisiaj kolonistów italskich, których tam jest okrągło 4.500. Aby tereny te gospodarczo podnieść, Włosi zbudowali kolej do Asmary, głównego miasta na wyżynie, które przebudowali na sposób włoski, zbudowali szosy automobilowe, założyli liczne studnie, podnieśli stan hodowli bydła i owiec do wysokiego poziomu, założyli plantacje drzew owocowych i innych roślin strefy gorącej — słowem wykonali ogromną pracę kulturalną, która znajduje uznanie u ludności tubylczej i dobrze świadczy o włoskiej gospodarce kolonjalnej.

Dzięki temu Erytrea uchodzić musi za odskocznię włoskiej polityki w stosunku do Etjopji, i za główny włoski teren kolonjalny nad oceanem Indyjskim.

Ale jak przyszło do zdobycia Somalji i Erytrei przez Włochów?

Było to na początku r. 1881, kiedy włoskie okręty wojenne, korzystając z tego, że w Sudanie mahdyści walczyli z Gordonem, a w Etjopji rozgorzały walki wewnętrzne, zawinęły do portu Assab i obsadziły ów port i miasto, odległe zaledwie o 55 km od cieśniny Bab el Mandeb; ogłosiły równocześnie obszar tego miasta i sąsiednie terytorja za swą kolonję. Negus królestwa etjopskiego Szoa, Menelik, który właśnie walczył z cesarzem etjopskim Janem, zarówno jak ówczesny sułtan krainy Danakil, poparli Włochów. Menelik, który cesarza Jana nie bardzo uznawał i obiecywał sobie przy pomocy Włochów opanować całą Etjopję, poddał istotnie swoje królestwo w r. 1883 pod protektorat włoski. Tem zachęceni Włosi, wylądowali w dwa lata później w Massawie, niedawno przez załogę egipską opuszczonej, i zaatakowali należące do cesarza Jana królestwo Tigre, podczas gdy równocześnie Menelik z Szoa zajął mahometański Harrar oraz inne krainy na południe od Etjopji położone, i wcielił je do swego królestwa. Cesarz Jan wypędził jednak wkrótce Włochów z Tigre (1887) i zmusił do odwrotu aż do Massawy. Wkrótce atoli (1889) pokonany został przez mahdystów pod miastem Gondar i umarł. Wówczas Włosi zabierają zpowrotem Tigre. Ich sprzymierzeniec Menelik zostaje cesarzem Etjopji i zawiera z Włochami w r. 1889 traktat w Ucciali, w którym zatwierdza posiadłości włoskie nad morzem w Erytrei i Somalji i oddaje Etjopję pod protektorat Italji.

Był to niewątpliwy sukces włoskiej polityki kolonjalnej. Włosi stają się panami Etjopji, a król włoski każe bić monety z napisem „Umberto rè d'Etiopia".

Wnet jednak pokazały się chmury na tym, zdawało się, jasnym horyzoncie. Na kongresie berlińskim Francja i Rosja nie chciały uznać protektoratu włoskiego nad Etjopją, a Menelik, korzystając z niedokładnego tłumaczenia etjopskiego tekstu traktatu, zaprotestował przeciw protektoratowi, a następnie wypowiedział traktat w Ucciali.

To sprowadziło wojnę włosko-etjopską w latach 1895—1896, która się skończyła klęską nielicznych zresztą wojsk włoskich (10.250 żołnierzy i 585 oficerów) pod Aduą. Włosi ocalili Erytreę tylko dzięki temu, że Menelik, upojony zwycięstwem i poprzestając na wypędzeniu Włochów z królestwa Tigre, dalej ich nie atakował.

Niebawem (1898) Kitchener bije mahdystów w Sudanie oraz uspokaja i opanowuje ten kraj pod nazwą Sudanu anglo-egipskiego. Wtedy to po raz pierwszy Anglja, rozumiejąc doniosłość wyżyny Etjopskiej — dla swej na szeroką skalę zakrojonej gospodarki wodnej w Sudanie i w Egipcie, — jako owego kraju, z którego wypływają ważne dla Nilu dopływy, Nil Niebieski i Atbara, proponuje Menelikowi (1902)

układ co do wyzyskania wód jeziora Tana, obiecując wzamian za to dostęp do morza przez angielską Somalję (port Zeilu) i kraj Dżuba (Jubaland). Menelik jednak odrzucił tę propozycję. Powoli wielkie wpływy w Etjopji zyskuje Francja, która otrzymuje też koncesję na budowę kolei z Addis Abeby do Dżibuti.

Włosi, zniechęceni chwilowo po klęsce pod Aduą do swych poczynań w Etjopji, niemniej nie ustawali w dążeniach do zdobycia kolonij, czego wyrazem stało się zajęcie Tripolitanji i Cyrenajki oraz Dodekanezu w r. 1912. Niemniej w społeczeństwie włoskiem rozlegały się głosy przeciw kosztownym wojnom kolonjalnym.

W roku 1915 Włochy przystąpiły do wielkiej wojny, zastrzegając sobie na konferencji londyńskiej nietylko ważne korzyści terytorjalne w Europie, ale także w Afryce, kosztem kolonij niemieckich. Jednakże w r. 1919 nie zostały spełnione obietnice dane Włochom przez główne mocarstwa sprzymierzone. Francja zgodziła się wprawdzie na wyprostowanie granicy między Libją włoską a Tunezją, a Anglja odstąpiła Włochom kraj Dżuba, ale naogół były to koncesje bardzo nieznaczne. Mandatu nad jedną z kolonij poniemieckich Włosi nie dostali. Rozgoryczenie Włochów było duże i ono między innemi pchało rząd włoski do nowych posunięć w swojej polityce kolonjalnej. Polityka ekspansywna Włoch przybiera na sile od czasu ustalenia się w kraju rządów faszystowskich.

Włosi znowu zwracają swoją główną uwagę na Etjopję. Tu tymczasem stosunki uległy poważnej zmianie. Król Menelik umarł w r. 1913, a następcą jego został Lidz Jassu, jego wnuk. Kiedy jednak rządy tego młodego władcy stały się niepopularne, został on pozbawiony korony cesarskiej, a cesarzową została córka Menelika, Zaoditu. W jej imieniu zaś sprawował rządy regent Ras Tafari Makonnen, obecny cesarz Haile Selassie. Niezwykle zręczny i roztropny, potrafił Ras Tafari pozyskać wkrótce duchowieństwo i szerokie warstwy ludności i stać się istotnym panem Etjopji od roku 1916.

Kiedy Włosi zaraz po wojnie zjawili się w Etjopji, zastali tu już Anglików, którzy w r. 1918 założyli t. zw. Abissinian Corporation, na poły oficjalne towarzystwo handlowe z kapitałem 1 milj. funtów szterlingów, które uzyskało od słabego rządu etjopskiego koncesję na eksploatację pożytecznych minerałów w Harrarze oraz na plantacje bawełny w pobliżu jeziora Tana i w królestwie Tigre.

Przeciw tym koncesjom i przeciw nieomal monopolowi Anglji w wyzyskaniu bogactw naturalnych Etjopji zaprotestowały zarówno Francja, jak i Włochy, a Paryż ułatwił regentowi zwrot sum otrzymanych, za koncesje od Anglji. Abissinian Corporation niebawem upadło. Wtedy

Anglja próbuje wyzyskać zamieszki wewnętrzne w Etjopji oraz niezadowolenie z rządów Rasa Tafari na swoją korzyść. Sytuacja około roku 1921 była tak napięta, że wojska trzymali zarówno Anglicy na granicy swojej Somalji, jak i Włosi na granicy Erytrei. Jednakże Ras Tafari przy pomocy Francji zgromadził dość znaczne siły wojskowe — niezadowolonych zaś, skupiających się koło osoby Lidz Jassu, między innymi Rasa Sayuma, bez walki uspokoił, a Lidz Jassu, popieranego przez Anglję, uwięził. Wtedy Anglja wysuwa znowu wobec Etjopji obietnicę wolnego dostępu do morza w swojej Somalji, za koncesje na plantacje bawełniane nad jez. Tana. Tafari jednak odrzucił tę propozycję.

Akcję angielską paraliżuje z powodzeniem Francja, która obiecuje wprowadzić Etjopję do Ligi Narodów. Sprzeciwia się temu Anglja. atakując dość gwałtownie w prasie Etjopję, jako kraj barbarzyński, Kiedy jednak widzi, że Francja napewno przeprowadzi wniosek o przyjęcie Etjopji do Ligi w Genewie, ustępuje. Tylko Włochy wnioskowi konsekwentnie się sprzeciwiały.

Ras Tafari, zapewniwszy Etjopji tak ważną pozycję międzynarodową, jaką jest członkowstwo Ligi, i usunąwszy w kraju od wpływów na dworze kilku swoich przeciwników, wybrał się do Europy z wizytą. W Rzymie i w Paryżu przyjęto go z wielkiemi honorami, w Londynie całkiem zimno, a w Niemczech, dokąd się udał incognito, postarano się go uświadomić co do intencyj państw europejskich w stosunku do Etjopji. W rezultacie Ras Tafari nie bardzo dowierzał Lidze, Włochom i Anglji, i zdawał sobie dostatecznie z tego sprawę, że Etjopja obchodzi owe państwa tylko jako ważny kraj surowców. Zetknąwszy się zaś ze sferami finansowemi amerykańskiemi i japońskiemi, postanowił sfery te zainteresować Etjopją w tej nadziei, że zarówno Stany Zjednoczone, jak i Japonja przyjdą do Etjopji z kapitałami, których kraj potrzebuje, i że nie będą miały zdobyczy terytorjalnych na oku.

Przedstawiciele amerykańskiej White Co. syndykatu plantatorów bawełny w Stanach, nie chcąc dopuścić do rozrostu angielskich terytorjów uprawy bawełny, a przez to do osłabienia eksportu bawełny do Anglji, głównego swego konsumenta, chętnie poszły na nowe tereny w tajemnicy przed całym światem. Ras Tafari dał niebawem Stanom przedwstępną koncesję, a inżynierowie amerykańscy poczęli opracowywać plan budowy wielkiej tamy nad jez. Tana i użycia wód z jeziora do plantacyj bawełny na wyżynie i w okolicach Hararu, na czem poniósłby straty zarówno Sudan jak i Egipt. Zatem woda z jeziora Tana, która miała użyźniać bawełnę angielską, miała w myśl tego planu służyć bawełnie amerykańskiej. Równocześnie, również w tajemnicy,

Anglja i Włochy zawarły w r. 1925 tajny układ, w którym Anglja zastrzegła sobie jezioro Tana i okolicę, jako swoją strefę interesów, a Włochy obszary leżące między Erytreą i Somalją, przez które zamierzały w przyszłości zbudować kolej, łączącą obie swoje kolonje.

Gdy przez niedyskrecję francuską Ras Tafari dowiedział się o tym układzie, zaprotestował przeciw niemu w Lidze, ale nie wyciągał z tego faktu dalszych konsekwencyj. Zajęty był bowiem wewnętrznemi sprawami. Nie miał także wobec Anglji i Włoch czystego sumienia.

Jego układ z amerykańskim syndykatem bawełnianym nie długo pozostał w tajemnicy. Gdy więc w r. 1927 Londyn się o nim dowiedział, zawrzał gniewem. Zaprotestował przeciwko gospodarczej ekspansji Stanów w Waszyngtonie, a poparty w tem został solidarnie tak przez Francję jak i przez Włochy. Stany Zjednoczone, w których już dolar nie był pewny i które posiadały wielkie zapasy bawełny u siebie w kraju, wycofały się wnet z tego interesu, a zbliżający się kryzys położył koniec syndykatowi White Co.

W tym czasie (1930) umarła cesarzowa Zaoditu, a Ras Tafari został „królem królów", jako Haile Selassie. Po usunięciu się Stanów, cesarz zwrócił się do Japonji, z którą już od r. 1927 łączył Etjopję traktat handlowy. Układy o tereny bawełniane, które miały być nawadniane wodą z jeziora Tana, zostały zbadane przez inżynierów japońskich i zaakceptowane (1932). Układ miał być przypieczętowany przez małżeństwo jednego z książąt etjopskich z córką potentata japońskiego bawełnianego. Dwa lata trwała owa ścisła przyjaźń etjopsko-japońska, ku wielkiej trosce Anglji i Włoch. Zwłaszcza Londyn obawiać się poważnie zaczął konkurencji japońskiej i zbliżył się do Włoch, które tylko na to czekały i właśnie poszły Anglji na innem polu na rękę (w Jemenie). Zmieniła się także sytuacja na korzyść Włoch w stosunkach z Francją. Francja, która zawsze stała na straży status quo w Etjopji, dążyła obecnie, kierowana względami na politykę europejską, do porozumienia z Włochami.

Czas był najwyższy, gdyż Włosi niedwuznacznie domagali się od Francji ustępstw terytorjalnych nad jeziorem Czad, wysuwać coraz wyraźniej zaczęli sprawę rewizji mandatów kolonjalnych i głośno dyskutowali plan podziału Afryki północnej, w której mieliby dostać pas środkowy od wybrzeży morza Śródziemnego przez Libję i obszar nad jeziorem Czad do Kamerunu.

To też traktat przyjaźni Francji z Włochami, zawarty w styczniu 1935 r., obejmował — poza innemi koncesjami — pierwszorzędne dla Włochów koncesje kolonjalne. Francja bowiem dała Włochom pas graniczny długości 950 km między Erytreą a francuską Somalją, następnie

zrzekła się kontroli nad cieśniną Bab el Mandeb, odstępując Włochom wysepkę Dumeirę, niewielką (300×50 m), ale położoną wpobliżu wyspy Perim, klucza do morza Czerwonego, znajdującego się w rękach Anglików. Nadto Francja podarowała Włochom 114.000 km² pustyni na południe od Libji, przez co granice Libji włoskiej przesunęły się o 200 km na południe i zyskały szeroki kontakt z Sudanem angielsko-egipskim, właśnie naprzeciw Erytrei oraz niedaleko Chartumu i Etjopji. Wkońcu Francja odstąpiła Włochom ¼ część akcyj kolei Dżibuti—Addis Abeba.

Znaczenie owego traktatu dla włoskiej polityki kolonjalnej jest ogromne, głównie z jednego powodu. Francja zwraca uwagę Włoch na Etjopję i na morze Czerwone, odsuwając je równocześnie od północno-zachodniej Afryki, i pozostawia im wolną rękę w Etjopji.

Ponieważ zaś już przedtem Włochy zapewniły sobie cichą zgodę Anglji, przeto słusznie sądziły, że nadeszła upragniona chwiła zrealizowania swych dawnych marzeń kolonjalnych na terenie Etjopji.

Tem prędzej należało to uczynić, że domagały się tego stosunki wewnętrzne, wzrastające z rokiem każdym przeludnienie i coraz mniejszy kontyngent emigracyjny, przyznawany Włochom w krajach zamorskich. Kiedy więc w r. 1934 Mussolini zawołał: „Nasza przyszłość leży na południu i na wschodzie, w Afryce i w Azji", nie było wątpliwości, że Włochy wycofają się przynajmniej na chwilę z zagadnień polityki europejskiej, a przejdą na zagadnienia kolonjalne.

Wojna została wnet w najdrobniejszych szczegółach przygotowana i musiała wybuchnąć, mimo że oficjalnie zapewniano świat o pokoju. Sytuacja europejska nakazywała pośpiech, układała się zaś dla Włoch szczęśliwie. To też dzień podpisania traktatu przyjaźni z Francją był zarazem dniem zamianowania gen. de Bono generalnym komisarzem w Afryce Wschodniej i dniem cichej wojny z Etjopją.

Okręty włoskie zaczęły już płynąć z wojskiem do Massawy, gdy wtem, nieoczekiwanie dla Włoch i całego świata, stanowisko Anglji uległo zasadniczej zmianie. Nie ulega obecnie wątpliwości, że Anglja zlękła się tak dobrze przygotowanej imprezy wojennej kolonjalnej. Raz dlatego, że powodzenie Włoch w Etjopji mogłoby zachęcić także inne kraje do czynienia podobnych zdobyczy, a zwłaszcza do rewizji mandatów i innych posiadłości kolonjalnych, po drugie zaś dlatego, że Anglja miała w Etjopji oddawna uznane swoje interesy w obszarze nad jeziorem Tana, którego zasoby wodne uważała zawsze za niezbędne dla swojej gospodarki wodnej w Sudanie i Egipcie. Po trzecie dlatego, że zajęcie Etjopji przez Włochy mogłoby w przyszłości osłabić, a może nawet naruszyć stan posiadania Anglji nad morzem Czerwonem, a głównie w Sudanie, Egipcie i w strefie kanału Sueskiego.

L. JEZIORAŃSKI

OBECNY STAN I MOŻLIWOŚCI NASZEGO HANDLU ZAMORSKIEGO

W ogólnych cyfrach polski handel zagraniczny, od czasu wprowadzenia u nas stałej waluty, przedstawiał się w miljonach złotych następująco:

r. 1925—	Ogólny obrót:	4.943,	w tem: import	2.755,	eksport	2.188,	saldo	— 567
,, 1926	,, ,,	3.785	,, ,,	1.539	,,	2.246	,,	+ 707
,, 1927	,, ,,	5.407	,, ,,	2.892	,,	2.515	,,	— 377
,, 1928	,, ,,	5.870	,, ,,	3.362	,,	2.508	,,	— 854
,, 1929	,, ,,	5.924	,, ,,	3.111	,,	2.813	,,	— 298
,, 1930	,, ,,	4.679	,, ,,	2.246	,,	2.433	,,	+ 187
,, 1931	,, ,,	3.347	,, ,,	1.468	,,	1.879	,,	+ 411
,, 1932	,, ,,	1.946	,, ,,	862	,,	1.084	,,	+ 222
,, 1933	,, ,,	1.787	,, ,,	827	,,	960	,,	+ 133
,, 1934	,, ,,	1.774	,, ,,	799	,,	975	,,	+ 176

czyli polski handel zagraniczny doszedł do swego szczytu w r. 1929, w którym ogólny obrót wynosił 5.924 milj. złotych, poczem zaczął gwałtownie spadać, dochodząc w 1934 roku do sumy 1.774 milj. złotych, — spadł zatem do 30% swego obrotu z 1929 roku. — Największy import mieliśmy w 1928 roku, bo za 3.362 milj. złotych, poczem przywóz ten stale spadał, dochodząc w 1934 roku do sumy 799 milj. złotych, czyli do 23,8% swej najlepszej konjunktury, — eksport doszedł do najwyższej sumy w r. 1929, bo do 2.813 milj. złotych, poczem spadał corocznie (oprócz niewielkiej poprawy w ostatnim roku), dochodząc w r. 1934 do kwoty 975 milj. złotych, co stanowiło 34,7% eksportu w najlepszym 1929 rok.

Z powyższego jest widoczne, że chociaż spadek całego naszego handlowego obrotu z zagranicą był bardzo znaczny, to jednak władze nasze, czuwające nad tem zagadnieniem, kierowały się słuszną zasadą, popierając wszelkiemi siłami nasz eksport, który zmalał tylko do 34,7%, gdy jednocześnie import skurczył się o wiele więcej, bo do 23,8%. —

Również na dobro tych władz zaznaczyć należy, że, począwszy od r. 1930, saldo naszego zagranicznego bilansu handlowego jest stale dodatnie.

W stosunku do światowego handlu zagranicznego innych krajów, — nasz import wykazuje stały spadek, bo w r. 1928 wynosił 1,09% całego światowego importu, w r. 1929 — 0,98%, w r. 1930 — 0,87%, w r. 1931 — 0,79%, w r. 1932 — 0,69% i w r. 1933 podniósł się do 0,77%, czyli w stosunku do r. 1928 spadł o 0,32%. — Eksport nasz natomiast w światowem tem zestawieniu stale był wyższy od wywozu w r. 1928, bo, gdy w r. 1928 wynosił 0,80% całego światowego eksportu, r. 1929 wykazuje 0,96%, r. 1930 — 1,03%, r. 1931 — 1,12%, r. 1932 — 0,95%, a rok 1933 — 0,96%. Powyższe dowodzi, że chociaż indywidualnie nasz handel zagraniczny stale i o wiele się zmniejszał, w zestawieniu jednak ogólno-światowem stanowisko jego jest mocne, bo, przy stale zmniejszającym się imporcie do kraju, — eksport stale jest wyższy (procentowo) od poziomu z 1928 r., czyli zdawaćby się powinno, że podstawy naszego handlu zagranicznego są w zupełności zdrowe.

Aczkolwiek w ostatnich pięciu latach bilans naszego handlu zagranicznego kształtował się dodatnio, to jednak ogromne deficyty z lat 1925—29 wł. (oprócz r. 1926) sprawiły, że bilans ten od czasu wprowadzenia naszego złotego wypada ujemnie, bo przedstawia za ten cały okres (1925—1934 wł.) — 250 milj. złotych niedoboru, co, jak na nasze ubogie w kapitały i dochody państwo, przedstawiało wielki ciężar, ujemnie wpływając na nasz bilans płatniczy.

Ażeby zrozumieć, jak silny związek ma zmniejszanie się eksportu z gospodarczym stanem kraju, wystarczy powiedzieć, że, przyjmując przeciętną wartość robocizny na 20% ujawnionej wartości towarów, przeciętną zaś płacę robotnika na 1.300 zł. rocznie (podług „Małego Rocznika Statystycznego" z r. 1935), zmniejszenie się naszego eksportu w r. 1930 w ilości 380 milj. złotych pozbawiło pracy przeszło 58 tysięcy robotników, — zmniejszenie w r. 1931 w ilości 554 milj. złotych wyrzuciło na bruk przeszło 85 tysięcy robotników, — spadek eksportu o 795 milj. złotych w r. 1932 — przeszło 122 tysięcy robotników, spadek zaś w r. 1933 w ilości 124 milj. złotych jest ekwiwalentem pracy około 19 tysięcy robotników. Jedynie niewielka zwyżka eksportu w 1934 r., w ilości 15 milj. złotych, mogła dodatkowo zatrudnić 2.308 robotników. Razem przeto spadek naszego eksportu od r. 1930 do r. 1933 wł., w ilości 1.853 milj. złotych, pozbawił pracy przeszło 285 tysięcy pracowników, a po uwzględnieniu małej poprawy w r. 1934, wyraźnie około 283 tysięcy. Naturalnie, liczby te nie są dokładne, jednakże w przybliżeniu wskazują na olbrzy-

mie spustoszenia, jakie w dziedzinie pracy ludzkiej powoduje zmniejszanie się eksportu.

Oprócz wzmagania się bezrobocia, zmniejszanie się naszego handlu zagranicznego bardzo dotkliwie odczuwają nasze koleje: od r. 1929 do r. 1934 włącznie spadł import do kraju o 2.533 tysięcy ton, eksport — o 6.480 tys. ton, razem o 9.013 tys. ton, co reprezentuje zmniejszenie się ładunków kolejowych w tym okresie czasu o 901.300 pojedyńczych 10-cio tonowych wagonów. Powyższe, naturalnie, pociąga za sobą, oprócz doraźnych olbrzymich strat pieniężnych, zmniejszenie personelu kolejowego, robotników przeładunkowych itp., czyli i w tej gałęzi gospodarczej kurczenie się obrotów handlowych z zagranicą powoduje dotkliwe straty finansowe i zwiększa bezrobocie. Również powstaje stały olbrzymi spadek państwowego dochodu z cła. Gdy za rok budżetowy 1930/31 dochód ten przyniósł skarbowi 258 milj. złotych, za rok budżetowy 1933/34 — zaledwie 96 milj. złotych.

Widzimy teraz dokładnie, że zmniejszanie się naszych obrotów handlowych z zagranicą pociąga za sobą przedewszystkiem wzmożenie bezrobocia, również powoduje wielkie obniżenie dochodów państwowych, nie mówiąc już o ciosach, jakie otrzymuje z tego powodu nasz przemysł i rolnictwo. Pozwolę sobie na tem miejscu zaryzykować twierdzenie, że naszej gospodarce krajowej nietyle szkody przynosi ujemne, niezbyt wielkie, saldo całej naszej wymiany, ile powodują strat i zawikłań natury gospodarczej wydatniejsze zmniejszanie się naszego obrotu handlowego z zagranicą. Jest przeto rzeczą zupełnie zrozumiałą, jak wielką wagę należy przykładać do sprawy zwiększania naszego obrotu towarowego z zagranicą, naturalnie, normalnego, nie „dumpingowego", albowiem ten ostatni daje zamaskowane olbrzymie straty gospodarcze.

Powyższe dane zostały przytoczone dla wykazania, jak olbrzymiej wagi zagadnieniem w całokształtcie gospodarki krajowej jest sprawa naszego handlu zagranicznego, — a z tego powodu, jak należy z całą skrupulatnością badać wszelkie czynniki, wszelkie przejawy, które wchodzą w krąg tego zagadnienia, — dokładne bowiem zbadanie tego problemu pozwoli na wykrycie jego słabych stron, a to ze swej strony wskaże na racjonalną drogę do poprawy tego stanu i osiągnięcia z tego źródła coraz bardziej korzystnych dla Polski rezultatów.

* * *

Jedną z najsłabszych stron naszego handlu zagranicznego jest sprawa naszej handlowej wymiany z krajami zamorskiemi. Pozwolimy sobie po wyżej podanym wstępie przystąpić do jej bliższego oświetlenia.

* * *

Polski handel zagraniczny, w stosunku do drogi, jaką idzie, podzielić można na dwie zasadnicze grupy: handel lądowy i handel morski.

Gdy ilość towarów w ruchu lądowym corocznie stale się zmniejsza, spadając z 63,94% całego obrotu w wartości w r. 1929 do 38,06% w r. 1934, — a z 56,84% do 27,67% całego obrotu w tonażu, — w handlu morskim, odwrotnie, obserwujemy stałą tendencję do corocznego wzrostu, bo z 36,06% ogólnego obrotu w wartości w r. 1929 podnosi się systematycznie do 61,94% w r. 1934, a w tonażu z 43,16% do 72,33% w r. 1934, czyli obserwujemy tutaj charakterystyczne zjawisko, że nasz handel zagraniczny ma stałą tendencję do zwiększania swego obrotu drogą morską, kosztem transportu lądowego, co ma dla naszej wymiany handlowej bardzo dodatnie znaczenie, albowiem pozwala na znaczne zniżanie cen na nasze towary z racji dużo niższych opłat transportowych, jako morskich. Powyższe, naturalnie, wzmaga możliwości konkurencyjne naszych towarów. Jak widzimy, tendencja naszego handlu zagranicznego zwiększania swego obrotu drogą morską, kosztem transportów lądowych, stanowi objaw wielce dodatni.

* * *

Ze swej strony handel morski możemy ująć w trzy grupy:

a) morski europejski, obejmujący stosunki handlowe z krajami Europy;

b) blisko-morski, obejmujący stosunki handlowe z krajami t. zw. Bliskiego Wschodu i północnego pobrzeża Afryki; wreszcie

c) daleko-morski, obejmujący stosunki handlowe z dalekiemi zamorskiemi krajami.

Ponieważ dwie ostatnie grupy mają jednakową strukturę, towarową i finansową, rozdzielać ich nie będziemy, lecz ujmiemy w jedną całość, jako handel zamorski.

W dziedzinie, zarówno morskiego handlu europejskiego, jak i zamorskiego, obserwujemy prawie równomierną stałą tendencję do corocznego wzrostu, bo gdy handel morski z Europą wzrósł z 21,85% ogólnego obrotu w wartości w r. 1929 do 38,52% w r. 1934, a w tonażu z 37,84% w r. 1929 do 62,22% w r. 1934, — handel zamorski podniósł się z 14,21% w r. 1929 w wartości do 23,42% w r. 1934, a w tonażu z 5,32% do 10,11% w r. 1934. Z powyższego widać, że wyżej wspomniana tendencja całego morskiego handlu do stałego zwiększania swych

obrotów, kosztem handlu lądowego, rozkłada się prawie równomiernie, tak na morski handel europejski, jak i na handel zamorski. Wszystko wyżej powiedziane ilustruje niżej podana tablica I.

a) W tonach: Tablica I

Rok	Ogólny obrót		W tem drogą				Handel drogą morską do i z portów:			
			lądową		morską		europejskich		zamorskich	
	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%	ton	%
1929	26 124.990	*100,00*	14.847.529	*56,84*	11.277.461	*43,16*	9.887.394	*37,84*	1.390.067	*5,32*
1930	22 493.155	*100,00*	10.758 660	*47,83*	11.734 495	*52,17*	10.593.866	*47,10*	1.140.629	*5,07*
1931	21.633.794	*100,00*	8.296.084	*38,33*	13 337.710	*61,67*	12.210.991	*56,45*	1.126 719	*5,22*
1932	15.290.335	*100,00*	4.834.242	*31,61*	10.456.093	*68,39*	9.662.467	*63,20*	793.626	*5,19*
1933	15.342 255	*100,00*	4.650 013	*30,32*	10.692.242	*69,68*	9 686.593	*63,12*	1.005.649	*6,56*
1934	17.120.319	*100,00*	4.735.071	*27,67*	12.385.248	*72,33*	10.651.164	*62,22*	1.734 084	*10,11*

b) W tysiącach złotych:

	Tysiące zł.	%	Tysiące zł.	%	Tysiące zł.	%	Tysiące zł.	%	Tysiące zł.	%
1929	5.924.342	*100,00*	3.787.882	*63,94*	2.136 460	*36,06*	1.294.711	*21,85*	841.749	*14,21*
1930	4.679.217	*100,00*	2.909.363	*62,18*	1.769.854	*37,82*	1.141.411	*24,39*	628.443	*13,43*
1931	3.346.839	*100,00*	1.939.175	*57,93*	1.407.664	*42,07*	950.224	*28,39*	457.440	*13,68*
1932	1.945.785	*100,00*	998.590	*51,32*	947.195	*48,68*	646.128	*33,21*	301.067	*15,47*
1933	1.786.637	*100,00*	796.697	*44,59*	989.940	*55,41*	658.693	*36,87*	331.247	*18,54*
1934	1.774.102	*100,00*	675.185	*38,06*	1.098.917	*61,94*	683.410	*38,52*	415.507	*23,42*

Inaczej rzecz się przedstawia, gdy spojrzymy na naszą zagraniczną wymianę towarową i jej rezultaty finansowe, oddzielnie z Europą, oddzielnie z krajami zamorskiemi. Niżej podana tablica II wykazuje, że charakterystyczną finansową cechą naszego lądowego i morskiego handlu z Europą — jest utrzymywanie od roku 1929 stałego corocznie dodatniego salda; naodwrót — nasz handel zamorski przynosi corocznie salda ujemne.

Tablica II

Rezultaty obrotu	Salda w tysiącach złotych					
	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogólnego:	—297.622	+187.271	+410.355	+221.819	+132.649	+176.582
W tem:						
z Europą . . .	+278.407	+570.280	+648.561	+391.204	+314.615	+338.684
„ Azją	— 52.876	— 36.871	— 21.377	— 17.977	— 22.400	— 21.121
„ Afryką . . .	— 28.989	— 19.047	— 16.744	— 13.133	— 16.828	— 19.128
„ Ameryką Płn.	—354.171	—249.461	—142.621	— 93.967	— 93.637	— 83.843
„ Ameryką Płd.	— 95.031	— 51.241	— 45.798	— 33.913	— 29.405	— 23.751
„ Ameryką Śr..	— 11.828	— 8.663	— 8.513	— 6.400	— 6.418	— 4.774
„ Oceanją . . .	— 53.406	— 43.407	— 34.489	— 16.720	— 24.948	— 27.644
Razem w krajach zamorskich	**—596.301**	**—408.690**	**—269.542**	**—182.110**	**—193.636**	**—180.261**
zaopatrywanie statków morskich, transporty dyspozycyjne z nieokreślon. kierunku . . .	+ 20.272	+ 25.681	+ 31.336	+ 12.725	+ 11.670	+ 18.159

Tablica ta wykazuje wprost rozpaczliwy stan naszego handlu zamorskiego, — a spotęguje ten obraz przytoczenie zestawienia, które mówi, że do najbogatszych krajów zamorskich przesyłaliśmy olbrzymie sumy pieniężne dla pokrycia niedoborów naszej wymiany handlowej. Za okres czasu 1927—1934 r. włącznie przedstawia się to następująco: Stany Zjednoczone A. P. otrzymały od nas z tego tytułu n a c z y s t o 1.832 miljony złotych, Indje Brytyjskie — 413 milj. złotych, Australja — 246 milj. złotych, Argentyna — 176 milj. złotych, Brazylja — 120 milj. złotych, Chile — 103 milj. złotych, Egipt — 77 milj. złotych, Kraje Ameryki Środkowej — 68 milj. złotych, Indje Holenderskie — 52 milj. złotych itd. itd. — Z drugiej strony jest trochę zamorskich krajów, skąd Polska czerpała pewne sumy pieniężne z racji nadwyżki wartości wymienionych między sobą towarów, bo Japonja dała nam na czysto w tym samym okresie czasu 72 milj. złotych, Chiny 55 milj. złotych, Palestyna, 21 milj. złotych, Persja 10 milj. złotych i t. d., sumy te jednak są znikome w porównaniu z podanemi wyżej.

Stan taki byłby beznadziejny, gdyby nie następowała pewna bardzo powolna, jednakże stała poprawa tego położenia. — Wprawdzie z tablicy wyżej podanej jest widoczne, że ujemne saldo naszego handlu zamorskiego corocznie się zmniejsza, bo z sumy 596 milj. złotych w r. 1929 spadło do 180 milj. złotych w r. 1934, — nie wskazuje to jednak bezpośrednio na naprawę tej sytuacji, gdyż z tablicy III, niżej podanej

a) W kwintalach „q“: Tablica III

Rok	Ogółem	Azja	Afryka	Ameryka Północna	Ameryka Środk.	Ameryka Połudn.	Oceanja	Razem q	Razem %
		q	q	q	q	q	q	q	%
1929	Przywóz	997.952	2.123.148	2.483.760	250.940	1.165.946	80.094	**7.101.840**	*13,95*
	Wywóz .	353.499	427.028	433.531	6.840	1.105.835	1.197	**2.327.930**	*1,11*
	Obrót . .	1.351.451	2.550.176	2.917.291	257.780	2.271.781	81.291	**9.429.770**	*3,60*
1930	Przywóz	882.213	1.686.330	1.382.112	218.075	574.684	85.862	**4.829.276**	*13,52*
	Wywóz .	294.277	559.132	352.701	23.818	600.028	1.048	**1.831.004**	*0,98*
	Obrót . .	1.176.490	2.245.462	1.734.813	241.893	1.174.712	86.910	**6.660.280**	*2,96*
1931	Przywóz	1.117.645	697.866	862.631	76.656	489.719	96.203	**3.340.720**	*11,39*
	Wywóz .	259.841	1.086.777	295.351	12.367	368.058	668	**2.023.062**	*1,09*
	Obrót . .	1.377.486	1.784.643	1.157.982	89.023	857.777	96.871	**5.363.782**	*2,48*
1932	Przywóz	769.692	477.385	716.023	26.369	462.712	71.964	**2.524.145**	*14,13*
	Wywóz .	286.855	678.963	428.933	4.720	407.934	2.751	**1.810.156**	*1,33*
	Obrót . .	1.056.547	1.156.348	1.144.956	31.089	870.646	74.715	**4.334.301**	*2,84*
1933	Przywóz	1.012.991	647.832	1.138.053	51.492	562.555	92.273	**3.505.196**	*14,88*
	Wywóz .	369.694	1.713.348	939.254	9.069	379.158	8.472	**3.418.995**	*2,63*
	Obrót . .	1.382.685	2.361.180	2.077.307	60.561	941.713	100.745	**6.924.191**	*4,52*
1934	Przywóz	1.391.500	870.339	2.141.785	133.468	476.416	83.003	**5.096.511**	*19,94*
	Wywóz .	1.171.884	2.298.491	2.635.333	41.079	963.947	48.952	**7.159.686**	*4,92*
	Obrót . .	2.563.384	3.168.830	4.777.118	174.547	1.440.363	131.955	**12.256.197**	*7,16*

b) W tysiącach złotych:

Rok	Ogółem	Azja	Afryka	Ameryka Północna	Ameryka Środk.	Ameryka Połudn.	Oceanja	Razem	%
		Tysiące zł	Tysiące zł	Tysiące zł	Tys. zł	Tysiące zł	Tys. zł	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	100.226	41.018	385.857	12.773	115.328	53.668	**708.870**	*22,78*
	Wywóz .	47.350	12.029	31.686	945	20.297	262	**112.569**	*3,98*
	Obrót . .	147.576	53.047	417.543	13.718	135.625	53.930	**821.439**	*13,87*
1930	Przywóz	80.391	30.816	272.116	11.069	67.511	43.704	**505.607**	*22,52*
	Wywóz .	43.520	11.769	22.655	2.406	16.270	297	**96.917**	*3,99*
	Obrót . .	123.911	42.585	294.771	13.475	83.781	44.001	**602.524**	*12,88*
1931	Przywóz	65.099	28.739	155.758	9.505	54.692	34.616	**348.409**	*23,73*
	Wywóz .	43.722	11.995	13.137	992	8.894	127	**78.867**	*4,20*
	Obrót . .	108.821	40.734	168.895	10.497	63.586	34.743	**427.276**	*12,77*
1932	Przywóz	42.440	23.340	104.487	6.768	40.736	16.908	**234.679**	*27,23*
	Wywóz .	24.463	10.207	10.520	368	6.823	188	**52.569**	*4,85*
	Obrót . .	66.903	33.547	115.007	7.136	47.559	17.096	**287.248**	*14,77*
1933	Przywóz	43.267	27.652	110.101	6.942	43.143	25.485	**256.590**	*31,02*
	Wywóz .	20.868	10.824	16.463	526	13.736	538	**62.955**	*6,56*
	Obrót . .	64.135	38.476	126.564	7.468	56.879	26.023	**319.545**	*17,88*
1934	Przywóz	54.106	33.614	121.296	7.109	43.719	28.182	**288.026**	*36,06*
	Wywóz .	32.985	14.486	37.453	2.335	19.968	538	**107.765**	*11,04*
	Obrót . .	87.091	48.100	158.749	9.444	63.687	28.720	**395.791**	*22,31*

jest równocześnie widoczne, że na to zmniejszenie się ujemnego salda wpłynęło głównie zmniejszenie się ogólnego obrotu, który z 821 milj. złotych w r. 1929 spadł do 287 milj. złotych w r. 1932, a zaledwie w dwóch ostatnich latach nastąpiła poważniejsza zwyżka tego obrotu. — Dopiero następna tablica IV, przedstawiająca nasz handel zagraniczny w procentowem ujęciu, sprawę całkowicie wyjaśnia.

Tablica IV

	W procentach (w stosunku do całości)											
	co do wartości						co do wagi					
	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Ogółem:												
Przywóz .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Wywóz .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Obrót . .	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**
Europa:												
Przywóz .	77,21	77,47	76,27	72,71	68,97	63,93	86,03	86,47	88,59	85,82	85,12	80,05
Wywóz .	95,27	94,95	94,13	93,93	92,22	86,94	96,77	96,53	95,74	96,00	94,96	91,59
Obrót . .	85,78	86,56	86,29	84,53	81,46	76,58	94,68	94,93	94,78	94,81	93,44	89,87
Azja:												
Przywóz .	3,22	3,59	4,43	4,92	5,23	6,77	1,96	2,47	3,81	4,31	4,30	5,45
Wywóz .	1,68	1,79	2,33	2,26	2,17	3,38	0,17	0,16	0,14	0,21	0,28	0,81
Obrót . .	2,49	2,65	3,25	3,44	3,59	4,91	0,52	0,52	0,64	0,69	0,90	1,50
Afryka:												
Przywóz .	1,32	1,37	1,96	2,71	3,34	4,21	4,17	4,72	2,38	2,67	2,75	3,41
Wywóz .	0,42	0,49	0,64	0,94	1,13	1,48	0,20	0,30	0,58	0,50	1,32	1,58
Obrót . .	0,90	0,91	1,22	1,72	2,15	2,71	0,97	1,00	0,82	0,76	1,54	1,85
Amer. Półn.:												
Przywóz .	12,40	12,11	10,61	12,12	13,31	15,19	4,88	3,87	2,94	4,01	4,83	8,38
Wywóz .	1,12	0,93	0,70	0,97	1,72	3,84	0,21	0,19	0,16	0,32	0,72	1,81
Obrót . .	7,05	6,30	5,05	5,91	7,08	8,95	1,11	0,77	0,54	0,75	1,35	2,79
Amer. Środk.:												
Przywóz .	0,41	0,49	0,65	0,79	0,84	0,89	0,49	0,61	0,26	0,15	0,22	0,52
Wywóz .	0,03	0,10	0,05	0,03	0,05	0,24	0,00	0,01	0,01	0,00	0,01	0,03
Obrót . .	0,23	0,29	0,31	0,37	0,42	0,53	0,10	0,11	0,04	0,02	0,04	0,10
Amer. Połud.:												
Przywóz .	3,71	3,01	3,72	4,73	5,22	5,47	2,29	1,61	1,67	2,59	2,39	1,86
Wywóz .	0,72	0,67	0,47	0,63	1,43	2,05	0,53	0,32	0,20	0,30	0,29	0,66
Obrót . .	2,29	1,79	1,90	2,45	3,18	3,59	0,87	0,52	0,39	0,57	0,62	0,84
Oceanja:												
Przywóz .	1,72	1,95	2,36	1,96	3,08	3,53	0,16	0,24	0,33	0,40	0,39	0,32
Wywóz .	0,01	0,01	0,01	0,02	0,06	0,05	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,03
Obrót . .	0,91	0,94	1,04	0,88	1,46	1,62	0,03	0,04	0,05	0,05	0,07	0,08
Razem w kraj. zamorskich:												
Przywóz .	**22,78**	**22,52**	**23,73**	**27,23**	**31,02**	**36,06**	**13,95**	**13,52**	**11,39**	**14,13**	**14,88**	**19,94**
Wywóz .	**3,98**	**3,99**	**4,20**	**4,85**	**6,56**	**11,04**	**1,11**	**0,98**	**1,09**	**1,33**	**2,63**	**4,92**
Obrót .	**13,87**	**12,88**	**12,77**	**14,77**	**17,88**	**22,31**	**3,60**	**2,96**	**2,48**	**2,84**	**4,52**	**7,16**
Zaopatr. statk. morsk., tranporty dyspozycyjne i t. p.:												
Przywóz .	0,01	0,01	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
Wywóz .	0,74	1,07	1,67	1,22	1,22	2,02	2,12	2,50	3,17	2,66	2,41	3,49
Obrót . .	0,34	0,56	0,93	0,69	0,66	1,11	1,72	2,11	2,74	2,35	2,04	2,97

Z tablicy tej jest widoczne, że nasze stosunki handlowe z Europą stale się zmniejszają, zarówno w przywozie, jak i wywozie, — handel zaś zamorski stale się wzmaga, również w przywozie, jak w wywozie, — jednakże, co najważniejsze, wzrost ten jest mniejszy w przywozie niż w wywozie, co wskazuje na wyraźną tendencję do zrównania obu pozycyj.

* * *

Drugą charakterystyczną cechą, a jednocześnie różnicą, w handlu naszym z Europą i krajami zamorskiemi, jest rodzaj towarów, jakie tam wywozimy i stamtąd sprowadzamy. — Do Europy idą z Polski przeważnie artykuły spożywcze i surowce, przybywają zaś głównie półfabrykaty i fabrykaty gotowe. — Odwrotnie ma się z krajami zamorskiemi: wywozimy tam przeważnie gotowe fabrykaty, a sprowadzamy artykuły spożywcze, t. z. kolonjalne oraz surowce. Nie ulega wątpliwości, że pod względem rodzaju towarów handel z krajami zamorskiemi jest dla Polski o wiele korzystniejszy niż handel z Europą, albowiem zawsze pamiętać należy, że wywożąc fabrykat gotowy, wywozimy w tem największy procent pracy ludzkiej.

Kraje zamorskie są praźródłem całego szeregu surowców i artykułów kolonjalnych, niezbędnych dla naszego życia gospodarczego i naszej ludności. Jeżeli artykuły te nabywamy w Europie, to na tem tracimy, gdyż kupujemy wtedy z drugiej ręki, a temsamem opłacamy zbędne pośrednictwo. — Surowce dla naszego przemysłu, jak: bawełnę, jutę, wełnę, materjały szczotkarskie i koszykarskie, skóry i futra surowe, rudy, żelazne i manganowe, surowce chemiczne, metale, kauczuk, gumy i żywice oraz artykuły kolonjalne, jak: herbatę, kawę, kakao, korzenie, owoce południowe, jak również nasiona oleiste, tłuszcze techniczne, tytoń, cenne gatunki drewna egzotycznego i t. p., wszystko to możemy nabyć w całym szeregu zamorskich krajów, — lepsze i gorsze gatunki, drożej i taniej, a wszystko dostać możemy na zasadach kompensacyjnych za nasze fabrykaty, o ile, naturalnie, umiejętnie o to się postaramy. Takie załatwianie sprawy pozwoliłoby nam wtedy unikać olbrzymich haraczów gotówkowych, jakie dajemy obecnie krajom zamorskim w postaci pokrywania walutami i dewizami naszego ujemnego z niemi salda.

I tutaj pozwolę sobie na drugie już w tej pracy ryzykowne twierdzenie, że dążyć powinniśmy do zwiększania naszego importu z krajów zamorskich, bo to pociągnie za sobą zwiększenie naszego eksportu fabrykatów, a temsamem da możność do zatrudnienia więcej ludzi w kraju, — naturalnie, musi to nastąpić w zupełnej harmonji z naszym wywozem, jak to mówią, „łeb za łeb".

I tak, fatalny rezultat finansowy naszej wymiany handlowej z krajami zamorskiemi, wymagający bezwzględnie jaknajszybszej poprawy, jak również ewentualna możliwość wymiany tamtejszych surowców i artykułów kolonjalnych na nasze fabrykaty, — powinny skierować nasze wysiłki w pierwszym rzędzie w stronę szerokiego nawiązywania i jak największego rozbudowywania naszych stosunków handlowych, przedewszystkiem z krajami zamorskiemi.

* * *

Morski nasz handel wychodzi z kraju przez porty obce (głównie niemieckie) Gdańsk i Gdynię. Ruch ten uplastycznia tablica V.

a) W kwintalach „q“: Tablica V

Rok		Ogółem drogą morską q	%	Przez porty: obce q	%	Gdańsk q	%	Gdynię q	%
1929	Do i z port. europ.	98.873.943	*37,84*	?		73.527.916	*28,14*	25.346.027	*9,70*
	„ „ zamor.	13.900.671	*5,32*	2.328.482	*0,89*	10.717.444	*4,10*	854.745	*0,33*
	Razem . . .	**112.774.614**	*43,16*			**84.245.360**	*32,24*	**26.200.772**	*10,03*
1930	Do i z port. europ.	105.938.654	*47,10*	?		74.554.615	*33,15*	31.384.039	*13,95*
	„ „ zamor.	11.406.294	*5,07*	2.056.943	*0,91*	7.980.970	*3,55*	1.368.381	*0,61*
	Razem . . .	**117.344.948**	*52,17*			**82.535.585**	*36,70*	**32.752.420**	*14,56*
1931	Do i z port. europ.	122.109.907	*56,45*	?		74.307.521	*34,35*	47.802.386	*22,10*
	„ „ zamor.	11.267.194	*5,22*	1.570.520	*0,73*	6.698.566	*3,10*	2.998.108	*1,39*
	Razem . . .	**133.377.101**	*61,67*			**81.006.087**	*37,45*	**50.800.494**	*23,49*
1932	Do i z port. europ.	96.624.664	*63,20*	?		51.017.887	*33,37*	45.606.777	*29,83*
	„ „ zamor.	7.936.263	*5,19*	954.683	*0,62*	3.649.765	*2,39*	3.331.815	*2,18*
	Razem . . .	**104.560.927**	*68,39*			**54.667.652**	*35,76*	**48.938.592**	*32,01*
1933	Do i z port. europ.	96.865.933	*63,12*	?		46.000.375	*29,98*	50.845.558	*33,14*
	„ „ zamor.	10.056.486	*6,56*	504.279	*0,33*	3.532.325	*2,31*	6.019.882	*3,92*
	Razem . . .	**106.922.419**	*69,68*			**49.532.700**	*32,29*	**56.865.440**	*37,06*
1934	Do i z port. europ.	106.511.644	*62,22*	?		49.165.408	*28,72*	57.346.236	*33,50*
	„ „ zamor.	17.340.836	*10,11*	272.195	*0,15*	7.176.436	*4,19*	9.892.205	*5,77*
	Razem . . .	**123.852.480**	*72,33*			**56.341.844**	*32,91*	**67.238.441**	*39,27*

b) W tysiącach złotych:

Rok		Tysiące zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Do i z port. europ.	1.294.711	*21,85*	?		1.186.819	*20,03*	107.892	*1,82*
	„ „ zamor.	841.749	*14,21*	510.012	*8,61*	305.704	*5,16*	26.033	*0,44*
	Razem . . .	**2.136.460**	*36,06*			**1.492.523**	*25,19*	**133.925**	*2,26*
1930	Do i z port. europ.	1.141.411	*24,39*	?		957.927	*20,47*	183.484	*3,92*
	„ „ zamor.	628.443	*13,43*	376.438	*8,04*	204.732	*4,38*	47.273	*1,01*
	Razem . . .	**1.769.854**	*37,82*			**1.162.659**	*24,85*	**230.757**	*4,93*
1931	Do i z port. europ.	950.224	*28,39*	?		624.332	*18,65*	325.892	*9,74*
	„ „ zamor.	457.440	*13,67*	282.395	*8,44*	111.154	*3,32*	63.891	*1,91*
	Razem . . .	**1.407.664**	*42,07*			**735.486**	*21,97*	**389.783**	*11,65*
1932	Do i z port. europ.	646.128	*33,21*	?		398.051	*20,46*	248.077	*12,75*
	„ „ zamor.	301.067	*15,47*	126.040	*6,48*	72.802	*3,74*	102.225	*5,25*
	Razem . . .	**947.195**	*48,68*			**470.853**	*24,20*	**350.302**	*18,00*
1933	Do i z port. europ.	658.693	*36,87*	?		346.457	*19,28*	312.236	*17,48*
	„ „ zamor.	331.247	*18,54*	45.343	*2,54*	61.954	*3,47*	223.950	*12,53*
	Razem . . .	**989.940**	*55,41*			**408.411**	*22,75*	**536.186**	*30,01*
1934	Do i z port. europ.	683.410	*38,52*	?		334.521	*18,86*	348.889	*19,67*
	„ „ zamor.	415.507	*23,42*	22.496	*1,26*	87.182	*4,91*	305.829	*17,24*
	Razem . . .	**1.098.917**	*61,94*			**421.703**	*23,77*	**654.718**	*36,91*

Z tablicy tej jest widoczne:

1. Stałe i bardzo gwałtowne zmniejszanie się naszego handlu zamorskiego przez porty obce: z 510 milj. złotych w r. 1929 spadł do 22,5 milj. złotych w r. 1934 (procentowo z 8,61% do 1,26% całego obrotu), a z 2,3 milj. kwintali w r. 1929 do 272 tysięcy kwintali (w procentach z 0,89% do 0,15%), czyli handel przez te porty podlega corocznemu zanikaniu, co, naturalnie, jest w naszym interesie;
2. Handel *zamorski* do — i z Gdańska również corocznie stale spada, bo z 306 milj. złotych w r. 1929 zmniejszył się do 62 milj. złotych w r. 1933 (w procentach z 5,16% do 3,47%), rok 1934 zaznacza pewną poprawę, — a z 10,7 milj. kwintali w r. 1929 do 3,5 milj. kwintali w r. 1933 (procentowo z 4,10% do 2,3%), przyczem rok 1934 wykazuje pewną poprawę;
3. Handel *zamorski* do — i z Gdyni corocznie *żywiołowo się podnosi*: z 26 milj. złotych w r. 1929 wzrósł do 306 milj. złotych w r. 1934 (w procentach z 0,44% do 17,24%), — a z 855 tysięcy kwintali w r. 1929 podniósł się do prawie 10 milj. kwintali w r. 1934 (procentowo z 0,33% do 5,77%). Wzrost ten odbywa się kosztem Gdańska i portów obcych, gdyż ogólny nasz obrót stale się zmniejsza;
4. Gdy cały handel morski przez Gdańsk (choć spada *ilościowo*, bo z 1.493 milj. złotych w r. 1929 *zmniejszył się* do 422 milj. złotych w r. 1934, czyli przeszło trzykrotnie — a z 84 milj. kwintali w r. 1929 do 56 milj. kwintali w r. 1934) procentowo utrzymuje się mniej więcej na tym samym poziomie, — to cały handel morski Gdyni wykazuje *pięciokrotne zwiększenie ilościowe* w wartości (bo z 134 milj. złotych w r. 1929 do 655 milj. złotych w r. 1934, a w tonażu z 26 milj. kwintali w r. 1929 do 67 milj. kwintali w r. 1934). — Procentowo wzrost ten jest wprost żywiołowy, bo z 2,26% całego obrotu w r. 1929 *podniósł* się w wartości do 36,91%, czyli *przeszło szesnastokrotnie* w ciągu lat sześciu, a z 10,03% wagi w r. 1929 do 39,27% w r. 1934;
5. Stosunek handlu zagranicznego Gdyni do Gdańska uległ zasadniczej zmianie, bo gdy w r. 1929 obroty jego w stosunku do Gdańska miały się jak 1 : 11 w wartości, a przeszło 1 : 3 w tonażu, — w r. 1934 stosunek ten miał się przeszło jak 3 : 2 w wartości, a mniej więcej jak 11 : 9 w tonażu.

Kolosalna ta zmiana nastąpiła w ciągu ostatnich sześciu latach, co świadczy, przy obecnym światowym kryzysie, o niesłychanej prężności naszego handlu na morza i oceany poprzez Gdynię.

* * *

Jaką rolę odgrywa Gdynia w handlu zamorskim z poszczególnemi częściami świata i jak się ten handel przedstawia w oświetleniu cyfr, — wykazują tablice VI—XI włącznie, dalej podane.

Nasz handel zamorski z Azją przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q": Tablica VI

		Ogółem		Przez porty: obce		Gdańsk		Gdynia	
		q	%	q	%	q	%	q	%
1929	Przywóz	997.952	*1,96*	382.304	*0,75*	185.526	*0,36*	430.122	*0,85*
	Wywóz .	353.499	*0,17*	299.214	*0,14*	54.285	*0,03*	—	—
	Obrót. .	1.351.451	*0,52*	681.518	*0,26*	239.811	*0,09*	430.122	*0,17*
1930	Przywóz	882.213	*2,47*	370.117	*1,03*	52.909	*0,15*	459.187	*1,29*
	Wywóz .	294.277	*0,16*	238.498	*0,13*	53.246	*0,03*	2.533	*0,00*
	Obrót. .	1.176.490	*0,52*	608.615	*0,27*	106.155	*0,05*	461.720	*0,20*
1931	Przywóz	1.117.645	*3,81*	226.936	*0,77*	126.969	*0,43*	763.740	*2,61*
	Wywóz .	259.841	*0,14*	139.451	*0,075*	113.378	*0,06*	7.012	*0,004*
	Obrót. .	1.377.486	*0,64*	366.387	*0,17*	240.347	*0,11*	770.752	*0,36*
1932	Przywóz	769.692	*4,31*	119.104	*0,67*	182.041	*1,02*	468.547	*2,52*
	Wywóz .	286.855	*0,21*	102.054	*0,08*	153.612	*0,11*	31.189	*0,02*
	Obrót. .	1.056.547	*0,69*	221.158	*0,14*	335.653	*0,22*	499.736	*0,33*
1933	Przywóz	1.012.991	*4,30*	43.696	*0,19*	241.630	*1,02*	727.665	*3,09*
	Wywóz .	369.694	*0,28*	82.792	*0,06*	210.930	*0,16*	75.972	*0,06*
	Obrót. .	1.382.685	*0,90*	126.488	*0,08*	452.560	*0,30*	803.637	*0,52*
1934	Przywóz	1.391.500	*5,45*	16.374	*0,06*	293.330	*1,15*	1.081.796	*4,23*
	Wywóz .	1.171.884	*0,81*	38.259	*0,03*	314.975	*0,22*	818.650	*0,56*
	Obrót. .	2.563.384	*1,50*	54.633	*0,03*	608.305	*0,36*	1.900.446	*1,11*

b) W tysiącach złotych:

		Tysiące zł	%	Tys. zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	100.226	*3,22*	55.961	*1,80*	21.985	*0,71*	22.280	*0,71*
	Wywóz .	47.350	*1,68*	43.725	*1,55*	3.625	*0,13*	—	—
	Obrót. .	147.576	*2,49*	99.686	*1,68*	25.610	*0,43*	22.280	*0,38*
1930	Przywóz	80.391	*3,59*	40.586	*1,81*	14.537	*0,65*	25.268	*1,13*
	Wywóz .	43.520	*1,79*	39.913	*1,64*	3.499	*0,14*	108	*0,00*
	Obrót. .	123.911	*2,65*	80.499	*1,72*	18.036	*0,39*	25.376	*0,54*
1931	Przywóz	65.099	*4,43*	25.544	*1,74*	15.006	*1,02*	24.549	*1,67*
	Wywóz .	43.722	*2,33*	39.968	*2,13*	3.541	*0,19*	213	*0,01*
	Obrót. .	108.821	*3,25*	65.512	*1,96*	18.547	*0,55*	24.762	*0,74*
1932	Przywóz	42.440	*4,92*	10.122	*1,17*	15.363	*1,78*	16.955	*1,97*
	Wywóz .	24.463	*2,26*	18.860	*1,74*	4.654	*0,43*	949	*0,09*
	Obrót. .	66.903	*3,44*	28.982	*1,49*	20.017	*1,03*	17.904	*0,92*
1933	Przywóz	43.267	*5,23*	2.690	*0,33*	13.792	*1,67*	26.785	*3,24*
	Wywóz .	20.868	*2,17*	8.895	*0,93*	8.181	*0,85*	3.792	*0,39*
	Obrót. .	64.135	*3,59*	11.585	*0,65*	21.973	*1,23*	30.577	*1,71*
1934	Przywóz	54.106	*6,77*	2.293	*0,29*	14.049	*1,76*	37.764	*4,73*
	Wywóz .	32.985	*3,38*	3.630	*0,37*	9.405	*0,96*	19.950	*2,05*
	Obrót. .	87.091	*4,91*	5.923	*0,33*	23.454	*1,32*	57.714	*3,25*

Nasz handel zamorski z Afryką przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q“: Tablica VII

		Ogółem		Przez porty obce		Przez porty Gdańsk		Przez porty Gdynię	
		q	%	q	%	q	%	q	%
1929	Przywóz	2.123.148	*4,17*	181.973	*0,36*	1.851.836	*3,64*	89.339	*0,17*
	Wywóz .	427.028	*0,20*	49.789	*0,02*	248.314	*0,12*	128.925	*0,06*
	Obrót . .	2.550.176	*0,97*	231.762	*0,09*	2.100.150	*0,80*	218.264	*0,08*
1930	Przywóz	1.686.330	*4,72*	166.306	*0,46*	1.321.526	*3,70*	198.498	*0,56*
	Wywóz .	559.132	*0,30*	47.455	*0,03*	433.120	*0,23*	78.557	*0,04*
	Obrót . .	2.245.462	*1,00*	213.761	*0,10*	1.754.646	*0,78*	277.055	*0,12*
1931	Przywóz	697.866	*2,38*	109.931	*0,38*	513.442	*1,75*	74.493	*0,25*
	Wywóz .	1.086.777	*0,58*	69.700	*0,04*	934.480	*0,50*	82.597	*0,04*
	Obrót . .	1.784.643	*0,82*	179.631	*0,08*	1.447.922	*0,67*	157.090	*0,07*
1932	Przywóz	477.385	*2,67*	52.104	*0,29*	196.769	*1,10*	228.512	*1,28*
	Wywóz .	678.963	*0,50*	32.025	*0,02*	63.198	*0,05*	583.740	*0,43*
	Obrót . .	1.156.348	*0,76*	84.129	*0,06*	259.967	*0,17*	812.252	*0,53*
1933	Przywóz	647.832	*2,75*	27.589	*0,12*	219.444	*0,93*	400.799	*1,70*
	Wywóz .	1.713.348	*1,32*	44.146	*0,03*	254.968	*0,20*	1.414.234	*1,09*
	Obrót . .	2.361.180	*1,54*	71.735	*0,05*	474.412	*0,31*	1.815.033	*1,18*
1934	Przywóz	870.339	*3,41*	24.399	*0,10*	434.361	*1,70*	411.579	*1,61*
	Wywóz .	2.298.491	*1,58*	25.176	*0,02*	658.823	*0,45*	1.614.492	*1,11*
	Obrót . .	3.168.830	*1,85*	49.575	*0,03*	1.093.184	*0,64*	2.026.071	*1,18*

b) W tysiącach złotych:

		Tysiące zł	%	Tys. zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	41.018	*1,32*	26.104	*0,84*	14.565	*0,47*	349	*0,01*
	Wywóz .	12.029	*0,42*	9.132	*0,32*	2.590	*0,09*	307	*0,01*
	Obrót . .	53.047	*0,90*	35.236	*0,59*	17.155	*0,29*	656	*0,01*
1930	Przywóz	30.816	*1,37*	14.691	*0,65*	13.807	*0,62*	2.318	*0,10*
	Wywóz .	11.769	*0,49*	6.810	*0,28*	4.718	*0,20*	241	*0,01*
	Obrót . .	42.585	*0,91*	21.501	*0,46*	18.525	*0,40*	2.559	*0,05*
1931	Przywóz	28.739	*1,96*	15.442	*1,05*	6.897	*0,47*	6.400	*0,44*
	Wywóz .	11.995	*0,64*	6.217	*0,33*	5.572	*0,30*	206	*0,01*
	Obrót . .	40.734	*1,22*	21.659	*0,65*	12.469	*0,37*	6.606	*0,20*
1932	Przywóz	23.340	*2,71*	7.556	*0,88*	4.361	*0,51*	11.423	*1,32*
	Wywóz .	10.207	*0,94*	4.089	*0,38*	1.340	*0,12*	4.778	*0,44*
	Obrót . .	33.547	*1,72*	11.645	*0,60*	5.701	*0,29*	16.201	*0,83*
1933	Przywóz	27.652	*3,34*	1.258	*0,15*	3.842	*0,47*	22.552	*2,73*
	Wywóz .	10.824	*1,13*	3.729	*0,39*	3.341	*0,35*	3.754	*0,39*
	Obrót . .	38.476	*2,15*	4.987	*0,28*	7.183	*0,40*	26.306	*1,47*
1934	Przywóz	33.614	*4,21*	232	*0,03*	3.199	*0,40*	30.183	*3,78*
	Wywóz .	14.486	*1,48*	1.570	*0,16*	4.722	*0,48*	8.194	*0,84*
	Obrót . .	48.100	*2,71*	1.802	*0,10*	7.921	*0,45*	38.377	*2,16*

Nasz handel zamorski z Ameryką Północną przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q": Tablica VIII

		Ogółem		Przez porty: obce		Gdańsk		Gdynię	
		„q"	%	„q"	%	„q"	%	„q"	%
1929	Przywóz	2.483.760	*4,88*	734.172	*1,44*	1.729.744	*3,40*	19.844	*0,04*
	Wywóz .	433.531	*0,21*	137.053	*0,07*	277.768	*0,13*	18.710	*0,01*
	Obrót. .	2.917.291	*1,11*	871.225	*0,33*	2.007.512	*0,77*	38.554	*0,01*
1930	Przywóz	1.382.112	*3,87*	599.282	*1,68*	664.795	*1,86*	118.035	*0,33*
	Wywóz .	352.701	*0,19*	177.995	*0,09*	72.555	*0,04*	102.151	*0,06*
	Obrót. .	1.734.813	*0,77*	777.277	*0,34*	737.350	*0,33*	220.186	*0,10*
1931	Przywóz	862.631	*2,94*	557.312	*1,90*	216.932	*0,74*	88.387	*0,30*
	Wywóz .	295.351	*0,16*	84.850	*0,05*	147.161	*0,08*	63.340	*0,03*
	Obrót. .	1.157.982	*0,54*	642.162	*0,30*	364.093	*0,17*	151.727	*0,07*
1932	Przywóz	716.023	*4,01*	312.175	*1,75*	63.067	*0,35*	340.781	*1,91*
	Wywóz .	428.933	*0,32*	77.469	*0,06*	256.500	*0,19*	94.964	*0,07*
	Obrót. .	1.144.956	*0,75*	389.644	*0,25*	319.567	*0,21*	435.745	*0,29*
1933	Przywóz	1.138.053	*4,83*	25.608	*0,11*	62.969	*0,27*	1.049.476	*4,45*
	Wywóz .	939.254	*0,72*	76.913	*0,06*	764.539	*0,59*	97.802	*0,08*
	Obrót. .	2.077.307	*1,35*	102.521	*0,07*	827.508	*0.54*	1.147.278	*0,75*
1934	Przywóz	2.141.785	*8,38*	17.840	*0,07*	67.338	*0,26*	2.056.607	*8,05*
	Wywóz .	2.635.333	*1,81*	21.666	*0,01*	2.353.467	*1,62*	260.200	*0,18*
	Obrót. .	4.777.118	*2,79*	39.506	*0,02*	2.420.805	*1,41*	2.316.807	*1,35*

b) W tysiącach złotych:

		Tysiące zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	385.857	*12,40*	239.615	*7.70*	144.403	*4,64*	1.839	*0,06*
	Wywóz .	31.686	*1,12*	16.148	*0,57*	15.318	*0,54*	220	*0,01*
	Obrót. .	417.543	*7,05*	255.763	*4,32*	159.721	*2,70*	2.059	*0,03*
1930	Przywóz	272.116	*12,11*	171.945	*7,65*	84.566	*3,76*	15.605	*0,70*
	Wywóz .	22.655	*0,93*	13.769	*0,56*	6.570	*0,27*	2.316	*0,10*
	Obrót. .	294.771	*6,30*	185.714	*3,97*	91.136	*1,95*	17.921	*0,38*
1931	Przywóz	155.758	*10,61*	110.142	*7,50*	21.150	*1,44*	24.466	*1,67*
	Wywóz .	13.137	*0,70*	7.446	*0,39*	3.852	*0,21*	1.839	*0,10*
	Obrót. .	168.895	*5,05*	117.588	*3,51*	25.002	*0,75*	26.305	*0,79*
1932	Przywóz	104.487	*12,12*	51.327	*5,96*	8.219	*0,95*	44.941	*5,21*
	Wywóz .	10.520	*0,97*	4.823	*0,45*	3.177	*0,29*	2.520	*0,23*
	Obrót. .	115.007	*5,91*	56.150	*2,89*	11.396	*0,58*	47.461	*2,44*
1933	Przywóz	110.101	*13,31*	3.929	*0,47*	4.509	*0,55*	101.663	*12,30*
	Wywóz .	16.463	*1,72*	4.078	*0,42*	7.031	*0,73*	5.354	*0,56*
	Obrót. .	126.564	*7,08*	8.007	*0,45*	11.540	*0,65*	107.017	*5,99*
1934	Przywóz	121.296	*15,19*	2.910	*0,36*	3.341	*0,42*	115.045	*14,40*
	Wywóz .	37.453	*3,84*	2.082	*0,21*	24.354	*2,50*	11.017	*1,13*
	Obrót. .	158.749	*8,95*	4.992	*0,28*	27.695	*1,56*	126.062	*7,11*

Nasz handel zamorski z Ameryką Środkową przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q“: Tablica IX

		Ogółem		Przez porty obce		Przez porty Gdańsk		Przez porty Gdynię	
		q	%	q	%	q	%	q	%
1929	Przywóz	250.940	*0,49*	139.563	*0,27*	84.927	*0,17*	26.450	*0,05*
	Wywóz .	6.840	*0,003*	5.540	*0,002*	1.300	*0,00*	—	—
	Obrót . .	257.780	*0,10*	145.103	*0,06*	86.227	*0,03*	26.450	*0,01*
1930	Przywóz	218.075	*0,61*	134.871	*0,38*	83.204	*0,23*	—	—
	Wywóz .	23.818	*0,013*	17.406	*0,01*	6.412	*0,004*	—	—
	Obrót . .	241.893	*0,11*	152.277	*0,07*	89.616	*0,04*	—	—
1931	Przywóz	76.656	0,26	21.245	*0,07*	28.891	*0,10*	26.520	*0,09*
	Wywóz .	12.367	*0,007*	4.289	*0,002*	7.769	*0,004*	309	*0,000*
	Obrót . .	89.023	*0,04*	25.534	*0,011*	36.660	*0,017*	26.829	*0,012*
1932	Przywóz	26.369	*0,15*	5.602	*0,03*	13.448	*0,08*	7.319	*0,04*
	Wywóz .	4.720	*0,004*	4.583	*0,003*	137	*0,000*	—	—
	Obrót . .	31.089	*0,021*	10.185	*0,007*	13.585	*0,009*	7.319	*0,005*
1933	Przywóz	51.492	*0,22*	3.558	*0,01*	25.444	*0,11*	22.490	*0,10*
	Wywóz .	9.069	*0,01*	4.606	*0,00*	2.489	*0,00*	1.974	*0,00*
	Obrót . .	60.561	*0,04*	8.164	*0,00*	27.933	*0,02*	24.464	*0,02*
1934	Przywóz	133.468	*0,52*	1.355	*0,00*	51.405	*0,20*	80.708	*0,32*
	Wywóz .	41.079	*0,03*	2.290	*0,00*	27.558	*0,02*	11.231	*0,01*
	Obrót . .	174.547	*0,10*	3.645	*0,00*	78.963	*0,05*	91.939	*0,05*

b) W tysiącach złotych:

		Tysiące zł	%	Tys. zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	12.773	*0,41*	5.115	*0,17*	7.214	*0,23*	444	*0,01*
	Wywóz .	945	*0,03*	879	*0,03*	66	*0,00*	—	—
	Obrót . .	13.718	*0,23*	5.994	*0,10*	7.280	*0,12*	444	*0,007*
1930	Przywóz	11.069	*0,49*	3.357	*0,15*	7.712	*0,34*	—	—
	Wywóz .	2.406	*0,10*	2.140	*0,09*	266	*0,01*	—	—
	Obrót . .	13.475	*0,29*	5.497	*0,12*	7.978	*0,17*	—	—
1931	Przywóz	9.505	*0,65*	3.369	*0,23*	5.816	*0,40*	320	*0,02*
	Wywóz .	992	*0,05*	622	*0,03*	347	*0,02*	23	*0,00*
	Obrót . .	10.497	*0,31*	3.991	*0,12*	6.163	*0,18*	343	*0,01*
1932	Przywóz	6.768	*0,79*	742	*0,09*	3.987	*0,46*	2.039	*0,24*
	Wywóz .	368	*0,03*	361	*0,03*	7	—	—	—
	Obrót . .	7.136	*0,37*	1.103	*0,06*	3.994	*0,21*	2.039	*0,10*
1933	Przywóz	6.942	*0,84*	304	*0,04*	2.885	*0,35*	3.753	*0,45*
	Wywóz .	526	*0,05*	315	*0,03*	92	*0,01*	119	*0,01*
	Obrót . .	7.468	*0,42*	619	*0,03*	2.977	*0,17*	3.872	*0,22*
1934	Przywóz	7.109	*0,89*	133	*0,02*	2.592	*0,32*	4.384	*0,55*
	Wywóz .	2.335	*0,24*	259	*0,03*	1.332	*0,14*	744	*0,07*
	Obrót . .	9.444	*0,53*	392	*0,02*	3.924	*0,22*	5.128	*0,29*

Nasz handel zamorski z Ameryką Południową przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q": Tablica X

Rok		Ogółem		Przez porty					
				obce		Gdańsk		Gdynię	
		q	%	q	%	q	%	q	%
1929	Przywóz	1.165.946	*2,29*	191.158	*0,38*	974.399	*1,91*	389	*0,00*
	Wywóz .	1.105.835	*0,53*	129.620	*0,06*	917.592	*0,44*	58.623	*0,03*
	Obrót .	2.271.781	*0,87*	320.778	*0,12*	1.891.991	*0,73*	59.012	*0,02*
1930	Przywóz	574.684	*1,61*	140.973	*0,39*	433.242	*1,21*	469	*0,00*
	Wywóz .	600.028	*0,32*	78.142	*0,04*	521.160	*0,28*	726	*0,00*
	Obrót. .	1.174.712	*0,52*	219.115	*0,10*	954.402	*0,42*	1.195	*0,00*
1931	Przywóz	489.719	*1,67*	193.425	*0,66*	234,177	*0,80*	62.117	*0,21*
	Wywóz .	368.058	*0,20*	71.684	*0,04*	89.190	*0,05*	207.184	*0,11*
	Obrót. .	857.777	*0,39*	265.109	*0,12*	323.367	*0,15*	269.301	*0,12*
1932	Przywóz	462.712	*2,59*	144.787	*0,81*	226.653	*1,27*	91.272	*0,51*
	Wywóz .	407.934	*0,30*	63.181	*0,05*	17.653	*0,01*	327.100	*0,24*
	Obrót. .	870.646	*0,57*	207.968	*0,14*	244.306	*0,16*	418.372	*0,27*
1933	Przywóz	562.555	*2,39*	65.628	*0,28*	192.175	*0,82*	304.752	*1,29*
	Wywóz .	379.158	*0,29*	113.023	*0,09*	44.827	*0,03*	221.308	*0,17*
	Obrót. .	941.713	*0,62*	178.651	*0,12*	237.002	*0,15*	526.060	*0,34*
1934	Przywóz	476.416	*1,86*	7.961	*0,03*	187.369	*0,73*	281.086	*1,10*
	Wywóz .	963.947	*0,66*	50.422	*0,03*	139.323	*0,10*	774.202	*0,53*
	Obrót. .	1.440.363	*0,84*	58.383	*0,03*	326.692	*0,19*	1.055.288	*0,62*

b) W tysiącach złotych:

Rok		Tysiące zł	%	Tys. zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	115.328	*3,71*	47.715	*1,53*	67.534	*2,17*	79	*0,00*
	Wywóz .	20.297	*0,72*	13.949	*0,50*	6.054	*0,21*	294	*0,01*
	Obrót. .	135.625	*2,29*	61.664	*1,04*	73.588	*1,24*	373	*0,006*
1930	Przywóz	67.511	*3,01*	31.119	*1,39*	36.318	*1,62*	74	*0,00*
	Wywóz .	16.270	*0,67*	9.621	*0,40*	6.447	*0,26*	202	*0,01*
	Obrót. .	83.781	*1,79*	40.740	*0,87*	42.765	*0,91*	276	*0,006*
1931	Przywóz	54.692	*3,72*	32.125	*2,19*	21.633	*1,47*	934	*0,06*
	Wywóz .	8.894	*0,47*	7.488	*0,40*	801	*0,04*	605	*0,03*
	Obrót. .	63.586	*1,90*	39.613	*1,18*	22.434	*0,67*	1.539	*0,05*
1932	Przywóz	40.736	*4,73*	14.154	*1,64*	17.636	*2,05*	8.946	*1,04*
	Wywóz .	6.823	*0,63*	5.690	*0,53*	565	*0,05*	568	*0,05*
	Obrót. .	47.559	*2,45*	19.844	*1,02*	18.201	*0,94*	9.514	*0,49*
1933	Przywóz	43.143	*5,22*	9.240	*1,12*	11.083	*1,34*	22.820	*2,76*
	Wywóz .	13.736	*1,43*	8.177	*0,85*	1.441	*0,15*	4.118	*0,43*
	Obrót. .	56.879	*3,18*	17.417	*0,97*	12.524	*0,70*	26.938	*1,51*
1934	Przywóz	43.719	*5,47*	413	*0.05*	9.103	*1,14*	34.203	*4,28*
	Wywóz .	19.968	*2,05*	3.700	*0,38*	5.700	*0,58*	10.568	*1,08*
	Obrót. .	63.687	*3,59*	4.113	*0,23*	14.803	*0,84*	44.771	*2,52*

Nasz handel zamorski z Oceanją przedstawia się następująco:

a) W kwintalach „q“: Tablica XI

		Ogółem		przez porty					
				obce		Gdańsk		Gdynię	
		q	%	q	%	q	%	q	%
1929	Przywóz	80.094	*0,16*	76.912	*0,15*	3.182	*0,006*	—	—
	Wywóz .	1.197	*0,001*	1.184	*0,001*	13	*0,00*	—	—
	Obrót. .	81.291	*0,03*	78.096	*0,03*	3.195	*0,001*	—	—
1930	Przywóz	85.862	*0,24*	82.896	*0,23*	2.966	*0,01*	—	—
	Wywóz	1.048	*0,00*	732	*0,00*	316	*0,00*	—	—
	Obrót. .	86.910	*0,04*	83.628	*0,04*	3.282	*0,002*	—	—
1931	Przywóz	96.203	*0,33*	91.596	*0,31*	4.607	*0,015*	—	—
	Wywóz .	668	*0,00*	101	*0,00*	567	*0,00*	—	—
	Obrót. .	96.871	*0,045*	91.697	*0,043*	5.174	*0,002*	—	—
1932	Przywóz	71.964	*0,40*	32.810	*0,18*	15.392	*0,09*	23.762	*0,13*
	Wywóz .	2.751	*0,002*	772	*0,00*	953	*0,00*	1.026	*0,001*
	Obrót. .	74.715	*0,05*	33.582	*0,02*	16.345	*0,011*	24.788	*0,016*
1933	Przywóz	92.273	*0,39*	9.939	*0,04*	1.706	*0,01*	80.628	*0,34*
	Wywóz .	8.472	*0,01*	965	*0,00*	4.571	*0,00*	2.936	*0,00*
	Obrót. .	100.745	*0,07*	10.904	*0,01*	6.277	*0,00*	83.564	*0,06*
1934	Przywóz	83.003	*0,32*	643	*0,00*	657	*0,00*	81.703	*0,32*
	Wywóz .	48.952	*0,03*	726	*0,00*	8.639	*0,01*	39.587	*0,03*
	Obrót. .	131.955	*0,08*	1.369	*0,00*	9.296	*0,01*	121.290	*0,07*

b) W tysiącach złotych:

		Tysiące zł	%	Tys. zł	%	Tysiące zł	%	Tysiące zł	%
1929	Przywóz	53.668	*1,72*	51.430	*1,65*	2.238	*0,07*	—	—
	Wywóz .	262	*0,01*	239	*0,01*	23	*0,00*	—	—
	Obrót. .	53.930	*0,91*	51.669	*0,87*	2.261	*0,04*	—	—
1930	Przywóz	43.704	*1,95*	42.316	*1,89*	1.388	*0,06*	—	—
	Wywóz .	297	*0,012*	171	*0,007*	126	*0,005*	—	—
	Obrót. .	44.001	*0,94*	42,487	*0,91*	1.514	*0,03*	—	—
1931	Przywóz	34.616	*2,36*	33.948	*2,31*	668	*0,05*	—	—
	Wywóz .	127	*0,006*	84	*0,004*	43	*0,002*	—	—
	Obrót. .	34.743	*1,04*	34.032	*1,02*	711	*0,02*	—	—
1932	Przywóz	16.908	*1,96*	8.032	*0,93*	2.861	*0,33*	6.015	*0,70*
	Wywóz .	188	*0,017*	113	*0,01*	35	*0,003*	40	*0,004*
	Obrót. .	17.096	*0,88*	8.145	*0,42*	2.896	*0,15*	6.055	*0,31*
1933	Przywóz	25.485	*3,08*	2.367	*0,29*	352	*0,04*	22.766	*2,75*
	Wywóz .	538	*0,06*	106	*0,01*	237	*0,03*	195	*0,02*
	Obrót. .	26.023	*1,46*	2.473	*0,14*	589	*0,03*	22.961	*1,29*
1934	Przywóz	28.182	*3,53*	135	*0,02*	50	*0,00*	27.997	*3,50*
	Wywóz .	538	*0,05*	64	*0,00*	355	*0,04*	119	*0,01*
	Obrót. .	28.720	*1,62*	199	*0,01*	405	*0,02*	28.116	*1,58*

Zestawienia ostatnich sześciu tablic mówią nam wyraźnie o zupełnem zanikaniu handlu zamorskiego przez porty obce, — o znacznem zmniejszaniu się jego przez Gdańsk, a o bardzo znacznem wzmaganiu się tego handlu przez Gdynię.

* * *

Natomiast z tablicy I widać, że handel nasz drogą morską corocznie stale wzrasta, dochodząc w r. 1934 do 72,33% całego naszego obrotu, co w wadze wyraża się sumą około 124 milj. kwintali, w tem przeszło 17 milj. kwintali obrotów handlu zamorskiego.

Z natury rzeczy wszystkie te transporty idą statkami, i tutaj widzimy silne osłabienie korzyści, płynących z taniego transportu morskiego, w tem, że zaledwie 7,76% całości naszego handlu morskiego, czyli około 9,6 milj. kwintali odbywa się na statkach polskich, a z tego znikoma część przypada na nasz handel zamorski. — Straty stąd wynikłe dla naszego bilansu płatniczego oblicza się na sumę ponad 100 milj. złotych.

Przewóz naszych towarów na statkach polskich wywołałby nietylko poprawę naszego bilansu płatniczego i doraźne gromadzenie walut za te transporty, lecz przyczyniłby się do większego zatrudnienia naszych ludzi na samych statkach, a temsamem posiadania większej kadry dla naszej floty wojennej, — do zatrudnienia rozlicznych krajowych warsztatów dla celów ich budowy i reperacji, — pozwalałby wreszcie na wszechstronne zaopatrywanie tych statków w kraju. Co najważniejsze jednak, że prawidłowa i celowa ekspansja naszego handlu zamorskiego działałaby zupełnie inaczej, gdyby szła na własnych statkach i była kierowana przez rutynowany żywioł polski, a nie obcy, jak dotychczas, zawsze wrogo usposobiony do wysiłków gospodarczych innych, a nie swojej, narodowości.

* * *

Ze wszystkiego wyżej podanego widzimy następujące dodatnie strony naszego handlu zagranicznego:

a) Chociaż nasz handel zagraniczny kurczy się corocznie, jednakże, pomimo tego, w zestawieniu światowem przywóz do nas wykazuje coroczny stały spadek, — eksport od nas, przeciwnie wykazuje wzrost;

b) Handel ten ma stałą tendencję do zwiększania swego obrotu drogą morską, kosztem transportu lądowego, co jest korzystne dla nas z racji możliwości konkurencyjnych;

c) W handlu zamorskim, pomimo obecnych ogromnych ujemnych sald, utrzymuje się od r. 1929 tendencja do silniejszego wzrostu naszego eksportu w porównaniu z importem do nas, co pozwala na przypuszczenie, że w niedługim czasie przywóz wyrówna się z wywozem i znikną ujemne dla nas salda z racji tego handlu;

d) Gdynia wykazuje żywiołowy wprost rozrost swoich obrotów, które o wiele przekroczyły obroty Gdańska. — W handlu zamorskim Gdynia obejmuje obecnie $^3/_4$ całości tego handlu.

* * *

Dodatnie strony naszego handlu zagranicznego, podane wyżej, pozwalają nam na postawienie trzech zasadniczych wniosków:

1. Chociaż wzrost wymiany naszych towarów z innemi krajami jest zewszechmiar bardzo pożądany, jednakże szczególne znaczenie ma dla Polski rozbudowa wymiany z krajami zamorskiemi, albowiem możemy ztamtąd otrzymywać z pierwszej ręki potrzebne dla naszego kraju surowce i artykuły kolonjalne, wzamian dając nasze gotowe fabrykaty, a co jest bezwzględnie możliwe do realizowania przy odpowiednio ujętych umowach kompensacyjnych;
2. Konieczność wyrównania naszej wymiany zamorskiej i dalszego jej rozbudowywania jest problemem dla naszej gospodarki krajowej pierwszorzędnej wagi, — to też nie można tej doniosłej sprawy pozostawiać w nieudolnych, i wyłącznie swój własny interes mających na oku, rękach naszych importerów i eksporterów, lecz rzecz ta powinna być oddana w ręce sprężystej i celowej organizacji gospodarczej, którąby ogarnęła całokształt tego niezmiernie ważnego zagadnienia;
3. Wobec odbywania około 75% naszej wymiany towarowej drogą morską oraz tendencji do stałego wzrostu przewozów tą drogą, jak również dążenia do jaknajwiększego rozwoju naszego handlu zamorskiego, — jest rzeczą konieczną jak najszersza rozbudowa naszej floty handlowej. Konieczność tę upodobnić można do konieczności stworzenia dla wielkiego państwa własnego portu, by przez to uprzystępnić wylot na morza ekspansji gospodarczej. — O wiele trudniejsze zagadnienie zostało wykonane, bo potrafiliśmy w rekordowym czasie wybudować port Gdynię. — Dla dopełnienia znaczenia i korzyści z tego portu, zadania o wiele łatwiejszego,

musi powstawać, choćby nie w rekordowym czasie, choćby powoli, lecz stale, wielka polska flota handlowa, na której statkach pod polską banderą szłyby w dalekie kraje produkty naszej ziemi, naszej pracy, naszej sprawności technicznej i umysłowej.

Uwagi:

1. Wszelkie tablice i zestawienia są oparte na cyfrach, publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny.
2. W tablicy V było rzeczą niemożliwą określić, na zasadzie publikowanych przez Gł. U. Stat. danych, wielkości transportów i ich wartości, które szły przez porty obce do i z portów europejskich, — ponieważ transporty takie były, lecz nie można ustalić ich wagi i wartości, — w odpowiednich więc na to miejscach w tablicy został postawiony znak zapytania (?).

MGR. B. A. KRZYWIEC

BUDOWNICTWO OKRĘTOWE W ITALJI NA TLE POLITYKI MORSKIEJ MUSSOLINIEGO *)

Rys historyczny rozwoju włoskiego budownictwa okrętowego począwszy od końca XIX stulecia

Nie będziemy się zagłębiali w powody i daty powstawania stoczni włoskich i związanych z niemi gałęzi przemysłu. Oczywistą jest rzeczą, że rozwój włoskiej marynarki handlowej i potrzeby stosowania technicznych ulepszeń w budowie okrętów wojennych dla Królewskiej Italskiej Marynarki Wojennej odegrały w tem dominującą rolę. Chciałbym tu tylko wymienić szczególne wyniki, uzyskane przez włoskie budownictwo okrętowe jeszcze przed wojną światową w zakresie budowy okrętów pancernych, a więc krążowników opancerzonych i pancerników.

Inżynier Masdea opracował dla Argentyny krążownik pancerny ,,Garibaldi", który stał się słynny na cały świat. Drugi ,,Garibaldi" spuszczony został na wodę w r. 1899 na zamówienie marynarki włoskiej. Elementy jego są następujące: wyporność 7.350 t, długość 105 m, szerokość 18,2 m, zanurzenie 7,1 m. Opancerzenie: pokład 40/20 mm, wodnica 150/80 mm, ciężka atylerja 150/140 mm, średnia artylerja 115 mm. Siła maszyn 13.500 KM, szybkość 20 węzłów, liczba załogi 556 ludzi. Uzbrojenie stanowiło: 1 działo 254 mm, 2 — 203 mm, 14 — 150 mm i 16 lekkich.

---

*) Pragnę zastrzec się, że, nie będąc fachowcem — inżynierem budowy okrętów — nie traktuję tematu z punktu widzenia technicznego. Na podstawie zestawienia faktów i dat cyfrowych pragnę uwypuklić jedynie dotychczasowy dorobek włoskiego budownictwa okrętowego jako osiągnięcie taktycznej i politycznej miary. Jest to szczególnie aktualne dla nas w dobie obecnej, gdy stocznia włoska wykonała dla Polski 2 transatlantyki, oraz gdy technika i sprzęt włoski zdają swój egzamin w Afryce.

Równocześnie zostały także wybudowane dla włoskiej marynarki analogiczne 2 krążowniki „Varese“ i „Ferrucio“ (ten ostatni z dyonem szkolnym bawił w r. 1929 na wodach polskich). Wartości tego typu okrętów pobudziły Argentynę do zamówienia na stoczniach Ansaldo w Genui i Orlando w Livorno 4 jednostki według planów inż. Masdea: „San Martin“, „Belgrano“, „Garibaldi“, „Pueyrredon“. Okręty te zbudowane w latach 1895—1898, dotychczas pozostają na liście marynarki argentyńskiej. Argentyna miała w budowie na stoczni Ansaldo w r. 1903 jeszcze 2 jednostki tego typu (o nieco zwiększonym tonażu — 7.800 t) — lecz sprzedała je Japonji. Krążowniki te, „Kasuga“ i „Nishin“, wyróżniły się swemi wartościami bojowemi w czasie wojny rosyjsko-japońskiej i także pozostają jeszcze do dziś na liście okrętów floty japońskiej.

„Garibaldi“ włoski został w dn. 18. VII. 1915 r., na południe od Dubrownika, storpedowany przez austrjacką łódź podwodną U.4.

Również w zakresie budowy okrętów linjowych włoscy konstruktorzy i włoskie stocznie osiągnęły doskonałe wyniki. Oto pierwszy włoski dreadnought „Dante Alighieri“, zapoczątkowany (założony) w czerwcu 1909 r. na stoczni rządowej w Castellamare, wykończony w grudniu 1912 r. Wyporność 19.500 t, długość 167,7 m, szerokość 26,6 m, zanurzenie 8,6 m. Pancerz na wodnicy 250 mm, siła maszyn 35.000 KM (turbiny Parsona), szybkość 24,5 węzła, uzbrojenie: 12 dział 305 mm, 20 — 120 mm i 16 — 76 mm; liczba załogi 981 ludzi. Okręt został zaprojektowany przez inżyniera Cuniberti i służył flocie włoskiej przez 16 i pół lat, zanim w roku 1929 został skreślony z listy. Dla marynarki wojennej włoskiej przed wojną były jeszcze wykonane zbliżonego typu, o nieco większej wyporności (22.400 i 22.900 t), i innem rozmieszczeniu wież ciężkiej artylerji, następujące dreadnoughty:

„Cavour“ (stocznia rządowa Spezia 1911 r.);
„Cesare“ (Ansaldo) 1911 r.;
„Leonardo da Vinci“ (Odero) 1911 r.;
„Doria“ (stocznia rządowa Spezia) 1913 r.;
„Duillio“ (stocznia rządowa Castellamare) 1913 r.

Dwie ostatnie jednostki weszły w linję w maju 1915 roku i z tą chwilą Italja uznała, że może przystąpić do wojny, dysponując 6-ma dreadnoughtami. Obecnie pozostały Italji tylko 4 okręty linjowe klasy „C“ i „D“, gdyż „da Vinci“ został wycofany i uległ rozbiórce już w r. 1921, bowiem w czasie wojny w dniu 2 sierpnia 1916 r. w porcie Terentu nastąpił na nim wybuch, spowodowany przez zamach agentów państw centralnych, i okręt zatonął (następnie został wydobyty). Włoski program 1914 roku przewidywał wykończenie na 1918 rok 4 okrętów.

które jednak wskutek całkowitego zaabsorbowania przemysłu metalurgicznego zamówieniami dla armji zostały poniechane w budowie. Były to linjowe krążowniki „Caracciolo“ i „Colombo“ o wyporności 31.000 t, o mocy maszyn 100.000 KM, szybkości 26 węzłów i uzbrojeniu 8 dział 381 mm — oraz 2 okręty linjowe „Morosini“ i „Colonna“ o wyp. 28.000 t, sile maszyn 48.000 KM, szybkości 23 węzłów i uzbrojeniu analogicznem 8 — 381 mm i 16 — 152 mm.

W chwili obecnej — jak wiadomo — Włosi budują 2 okręty linjowe po 35.000 t: „Littorio“ (na stoczni Ansaldo w Genui) i „Vittorio Veneto“ (Cantieri Riuniti dell' Adriatico — stocznia San Marco). Budowę rozpoczęto 28. X. 1934 r., nazwisko konstruktora nie jest autorowi wiadome. Znając jednak włoskie budownictwo okrętowe z jak najlepszej strony, można sądzić, że o ile okręty te zostaną wykończone (Wielka Brytanja bowiem wywiera nacisk na Italję w kierunku zaniechania tych konstrukcyj wzamian za pewne ustępstwa ze swej strony w basenie morza Śródziemnego), — będą to wspaniałe jednostki.

Teraz przejdźmy do budownictwa łodzi podwodnych.

Historja rozwoju budownictwa łodzi podwodnych we Włoszech jest następująca [1]):

W roku 1891, na stoczni w La Spezia rozpoczęto budowę małej doświadczalnej łodzi podwodnej „Delfino“, według planów inżyniera G. Pullino, o następujących elementach: długość 24 metry, średnica 2,90, wyporność nadwodna 95 t, podwodna 105 t. Jako siła napędowa służył motor elektryczny, zasilany przez baterję akumulatorów. Łódź była wyposażona w jedną śrubę poziomą i 2 pionowe, umieszczone na rufie i dziobie dla wykonywania manewru zanurzenia. Doświadczenie wykazało niepraktyczność śrub pionowych, które następnie zastąpiono sterami horyzontalnemi. Po kilkuletniej przerwie, poświęconej studjom, wykonana została dla marynarki włoskiej serja jednostek typu „Glauco“. „Glauco“, rozpoczęta w r. 1903, została spuszczona na wodę 9 lipca 1905. Osiągnięty został duży krok naprzód. Łódź wyposażona była w podwójne mechanizmy napędowe. Dla ruchu na powierzchni służyły 3 motory 6-cio cylindrowe benzynowe Fiat z trzema wałami i 3 śrubami, a dla ruchu w stanie zanurzenia 2 motory elektryczne o mocy 190 KM łącznie, poruszające 2 śruby zewnętrzne. Długość łodzi wynosiła 36,8 m, szero-

---

[1]) Trzeba pamiętać, że prócz konstruktorów włoskich, w budownictwie łodzi podwodnych pionierską rolę odegrali przedewszystkiem inżynierowie francuscy i amerykańscy, a więc we Francji: Dupuy de Lôme, Gustav Zédé, Romazzotti Laubeuf i Simonot, a w U. S. A.: Holland i Lake. O historji budownictwa łodzi podwodnych patrz str. 7—82 książki A. Laubeuf et H. Stvoh „Sous marins, torpilles et mines“, Paris 1923 (Przyp. autora).

kość 4,3 m. Wyporność 160/207 t, szybkość 13 węzłów na powierzchni, 7 w zanurzeniu. Wszystkie 5 jednostek tej serji zbudowała stocznia rządowa w Wenecji. Łodzie tego typu miały już podwójny kadłub. Konstruktorem ich był inżynier C. Laurenti. Następną ulepszoną łódź „Foca" zbudowano na stoczni Fiat w San Giorgio (La Spezia). Dane tej łodzi: długość 42,5 m, szerokość 4,2 m, wyporność 185/235 t, 3 motory benzynowe Fiat à 300 KM każdy, 2 motory elektryczne o mocy łącznej 200 KM, szybkość 15/7 węzłów. Wskutek wybuchu, który nastąpił na łodzi w dn. 26. IV. 1909 r. w Neapolu (straty 15 zabitych i 9 rannych ludzi), Włochy odstąpiły od budowy motorów benzynowych dla łodzi podwodnych. Rozpoczęto opracowywać plany zastosowania motorów Diesla.

Inżynier Laurenti opracował typ łodzi „Medusa". 8 jednostek tego typu zbudowano w okresie 1910—1913. Łodzie w liczbie 3-ch wykonane zostały na wspomnianej stoczni Fiat w San Giorgio, 2 na Cantieri Riuniti Spezia i 2 na stoczni Orlando w Livorno. Widzimy tu początek szerszego już specjalizowania się prywatnych stoczni włoskich w budownictwie łodzi podwodnych. Elementy łodzi typu „Medusa": długość 45,2 m, szerokość 4,5 m, wyporność 245/300 t, szybkość 13/8,5 węzła, maszyny o mocy 650/320 KM. Do napędu nawodnego służyły 2 motory Diesla, a do podwodnego elektryczne motory Siemens i Schuckert. Załoga łodzi składała się z 17 ludzi. Wyposażenie bojowe stanowiły 2 wyrzutnie torpedowe dziobowe 450 mm i 4 torpedy.

Typ ten należy uznać za udany, jak na ówczesne warunki i możliwości techniczne. Nic więc dziwnego, że stocznia Fiat otrzymała szereg zamówień na łodzie podwodne, opracowane według planów inż. Laurenti. Według tych pierwowzorów, za odpowiedniemi licencjami niektóre państwa podjęły budowę u siebie łodzi podwodnych typu Fiat-Laurenti. Tak więc sprowadziły do siebie z Włoch następujące państwa:

Szwecja w r. 1909 . . . . . . —	ł. p.	„Hvalen"		— 180 t
Danja w r. 1909 . . . . —	„	„Dykkeren"		— 105 t
Portugalja w r. 1912 . . . . . —	„	„Espadarte"		— 250 t
Brazylja w r. 1913 i 1914 . . . —	„	F_1, F_3, F_5	à	— 250 t
Hiszpanja w r. 1917 . . . . . —	„	A_1, A_2, A_3	„	— 265 t
Stany Zjednoczone w r. 1912 . —	„	G_4		— 360 t
Wielka Brytanja w r. 1911 i 1912 —	„	S_1, S_2, S_3	„	— ?

Ciekawem jest, że w r. 1931 nasza organizacja, Liga Morska i Kolonjalna (Oddział Propagandy Floty Wojennej), badała możliwość i celowość nabycia w Hiszpanji jednej z łodzi podwodnych

„A", zbudowanej według planów inż. Laurenti. Tranzakcja ta nie doszła jednak do skutku, gdyż, w odniesieniu do obecnego technicznego wyekwipowania łodzi podwodnych, zaoferowana na sprzedaż jednostka przedstawiała zbyt małą wartość techniczną i bojową nawet dla celów wyszkolenia. Wspominam tu o tem tylko en passant.

Równocześnie i arsenały włoskie nie próżnowały. Arsenał w Wenecji zbudował według planów inż. Bernardis'a w r. 1913 dwie łodzie podwodne „Nautilus" i „Néréide" o wyporności 230/300 t, szybk. 14/9 węzłów, o motorach Sulzera, — podczas gdy arsenał w Spezia wybudował łodzie podwodne „Ferraris" i „Pullino" konstrukcji inż. Cavallini. Były to łodzie nieco większe, bo o wyporności 345/400 t i szybkości 15/9 węzłów.

Wojna światowa zastała Włochy z łodziami podwodnemi wskazanych wyżej typów o małym tonażu, to też odgrywały one w niej rolę jednostek obrony wybrzeża. Wyjątek stanowiła 1 łódź podwodna, budowana na zamówienie Niemiec na stoczni Fiat w San Giorgio, o wyporności 710/870 t. Włosi ją skonfiskowali i wcielili w skład swej floty pod nazwą „Balilla". Była to jedyna duża łódź w Italskiej Królewskiej Marynarce na początku wojny.

Spis stoczni włoskich na 24. V. 1915 roku
(dzień wypowiedzenia wojny)

A. Rządowe

1.	La Spezia	— 4.000 robotników	—	buduje duże jednostki
2.	Castellamare	— 1.600 „	—	„ „ „
3.	Neapol	— 2.500 „	—	reperacje i uzbrojenie
4.	Tarent	— 1.400 „	—	„ „
5.	Wenecja	— 2.000 „	—	buduje mniejsze jednostki i łodzie podwodne
6.	Maddalena	— 150 „	—	reperacje

B. Prywatne

1. Genua — Sestri Ponente — Ansaldo — 2.500 robotników.
Budowa dużych jednostek. Fabryka maszyn (turbin w Sampierdarena). Fabryka dział i płyt pancernych.
2. „ „ — Odero — 2.500 robotników.
Budowa dużych jednostek

3. La Spezia — Muggiano — Fiat — San Giorgio — Laurenti — 150 robotników.
Łodzie podwodne
4. „ „ — Cantieri Riuniti.
Łodzie podwodne
5. Livorno — Orlando — 3.000 robotników.
Duże jednostki. Maszyny. Stalownie i fabryki broni Vickers-Terni
6. Neapol San Giovanni — Pattison — 1.700 robotników.
Okręty lekkie i torpedowe
7. Legnano — Franco Tosi — Turbiny. Motory Diesla. Łodzie podwodne. Kontrtorpedowce.
8. Tarent — Franco Tosi — Turbiny. Motory Diesla. Łodzie podwodne. Kontrtorpedowce.

Aktywizacja polityki morskiej w ustroju faszystowskim

W czasie wojny europejskiej włoskie stocznie zostały zmuszone przejść prawie wyłącznie na produkcję sprzętu i amunicji dla armji lądowej. Flota wojenna i jej potrzeby siłą rzeczy znalazły się na 2-im planie. Dlatego też zaniechana została budowa 4-ch okrętów linjowych. Mimo to jednak przemysł włoski wykonał dla floty w okresie wojennym kilka większych kontrtorpedowców, kilkanaście torpedowców, około 30 łodzi podwodnych, parę monitorów i kilkaset motorowych kutrów torpedowych.

Wykonanie tych lekkich jednostek w tak dużej ilości, w dobie przeciążenia przemysłu zamówieniami dla armji, wystawia doskonałe świadectwo metodom i organizacji pracy na stoczniach włoskich. Dzięki temu odmłodzeniu, flota włoska pod koniec wojny znajdowała się w doskonałym składzie sił lekkich (za wyjątkiem okrętów linjowych, wśród których zamachy destrukcyjne wysadziły w powietrze 3 jednostki: wspomniały już „da Vinci", oraz „Benedetto Brin" i „Regina Margeritta").

Okres powojenny pogrążył Italję w chaos polityczny i gospodarczy, którego wynikiem m. in. był zastój w dziedzinie budownictwa okrętowego i dezorganizacja marynarki wojennej. Dopiero ustrój faszystowski, narzucony Italji twórczym czynem Mussoliniego, stwarza nowe możliwości, tak w dziedzinie marynarki handlowej, jak i floty wojennej.

Konferencja waszyngtońska 1921/22 r. ustaliła morskie siły zbrojne Italji na parytecie z Francją. Stało się to możliwe dzięki temu, że po wojnie światowej marynarka francuska nie dokończyła budowy 5 dreadnoughtów, a jednostki lekkie, nie wzmacniane w czasie wojny, były zużyte, i zniżyła się przez to swemi efektywami do takiego poziomu, iż flota włoska bez większych trudności uzyskała w rokowaniach przyznanie parytetu z francuską. Lecz po wojnie Francja przystąpiła odrazu do odbudowy swych sił lekkich i to w ostrem tempie — tak, iż odrazu poczęła wyprzedzać Italję. Wówczas właśnie Mussolini osiąga władzę. Rzuca on w roku 1923 hasło, skierowane ostrzem przeciwko Wielkiej Brytanji: „Morze Śródziemne dla ludów śródziemnomorskich". Na tem opiera się idea stworzenia z Italji potęgi morskiej. W październiku 1926 roku Il Duce wygłosił na ten temat wielką mowę o potędze morskiej Rzymu starożytnego. W roku 1927 podczas konferencji genewskiej, we Włoszech czyniono często aluzje do teorji o mare nostrum. W istocie $^3/_4$ obrotu handlowego włoskiego przechodzi drogą morską (24,5 miljona ton towarów w ciągu 1930 roku)[1]), z tego 14% na morze Śródziemne, a 86% poza to morze. Sytuacja Włoch jest więc zbliżona w tym względzie do pozycyj Wielkiej Brytanji i Japonji.

Tak więc rozwój włoskiej marynarki handlowej, a przedewszystkiem floty wojennej, jest jednym z głównych celów polityki Mussoliniego, który wielokrotnie oświadczał, że bez silnej floty wojennej Italja nie może mieć żadnej szansy w realizowaniu swej misji dziejowej. *Admirał Thaon de Revel, pierwszy minister marynarki w gabinecie faszystowskim, wysunął jako zasadę stworzenie z wojennej floty włoskiej takiej potęgi, która będzie trwałym i niezawodnym, a zawsze czujnym instrumentem mocarstwowej polityki państwa.*

W tym też celu Ministerstwo Marynarki (Wojennej) dokonało szeregu reform, zmierzających do podniesienia nietylko stopnia wyszkolenia personelu (skasowanie licznych stanowisk w urzędach morskich, przeniesienie starszych oficerów w stan spoczynku), ale i przebudowy względnie budowy nowych urządzeń i zakładów dla marynarki wojennej. Dokonano szeregu inspekcyj w bazach, portach i arsenałach. Dźwignięto chylącą się ku upadkowi w r. 1922 flotę. Co do jednostek floty — rozbrojono szereg okrętów bez walorów bojowych. Okręty poczęły częściej i na dłużej wychodzić w morze, w wyszkoleniu na pływanie

[1]) Granice morskie Italji wynoszą 7.990 km, czyli 80,2% w stosunku do całości granic.

zespołów zwrócono wielką uwagę: ustanowiono specjalne dodatki morskie i za pływania; okręty dostały większe normy dotacyjne na opał; opracowano i odbyto szereg ćwiczeń i manewrów zespołowych. Już w roku 1926 wszystkie okręty uzyskały pełne komplety załóg, ćwiczenia rezerwistów odbywały się normalnie. Wielkie kredyty udzielono na modernizację sprzętu artyleryjskiego i wyposażenie torpedowe. *Utworzono nowe bazy morskie na Sycylji* (przedewszystkiem w Trapani — baza dla łodzi podwodnych, kontrtorpedowców i lotnictwa morskiego), *Sardynji* (ufortyfikowany port w Cagliari), *w kolonji Cyrenajka* (Bengazi), *oraz na wyspach Dodekanezu*.

Co do budownictwa jednostek floty wojennej, to oczywiście wykonywał je przemysł krajowy. Od początku ustroju faszystowskiego flota wojenna włoska uzyskała i w całości wykonała kilka programów morskich.

1. *Program* 1923.

2 krążowniki	à	10.000	ton [1]	
3 leadery	à	2.200	,,	
20 kontrtorpedowców	à	1.000	,,	

2. *Program* 1927.

4 krążowniki	à	5.000	,,	(typ „Condottieri”)
12 leaderów	à	2.000	,,	
6 łodzi podwodnych	à	800	,,	
3 łodzie staw. min				

3. *Program* 1928.

2 krążowniki	à	10.000	,,
4 kontrtorpedowce	à	1.200	,,
4 łodzie podwodne	à	800	,,

4. *Program* 1929.

2 krążowniki	à	10.000	,,	
2 ,,	à	5.000	,,	(„Diaz“, „Cadorna“)
4 kontrtorpedowce	à	1.220	,,	
7 łodzi podwodnych	à	600	,,	

5. *Program* 1930.

2 krążowniki	à	5.000	,,

6. *Program* 1931.

1 krążownik	à	10.000	,,
2 krążowniki	à	6.800	,,
4 kontrtorpedowce	à	1.450	,,
22 łodzie podwodne	różnego tonażu		

---

[1] Częściowo zaprojektowane i zamówione przed rewolucją faszystowską.

7. Program 1932.
   2 krążowniki à 6.800 ton
   4 kontrtorpedowce à 600 ,,
8. Program 1934.
   2 pancerniki à 35.000 ,,
9. Program 1935.
   10 łodzi podwodnych [1]).

W zakresie marynarki handlowej postęp jest również widoczny. Trzeba przytem pamiętać, że jej rozwój został przyhamowany całym szeregiem przyczyn natury gospodarczej, w przeciwstawieniu do floty wojennej, która w ramach morskich konferencyj rozbrojeniowych szła raczej ku rozbudowie i wzmocnieniu swych sił. Stan marynarki handlowej we Włoszech kształtowały te same zjawiska, co i inne marynarki [2]), a więc: nadmierna powojenna rozbudowa tonażu, następnie ciężki kryzys na rynku frachtowym świata, spadający również i na marynarkę handlową włoską, a wreszcie ogólnoświatowy kryzys gospodarczy — co wszystko pokolei powodowało stałą zniżkę frachtów i spadek zamówień dla stoczni.

Znajdujący się w trudnych warunkach przemysł budowy okrętów wymagał pomocy ze strony państwa, ponieważ utrzymanie stoczni posiada, poza innemi, przedewszystkiem znaczenie pierwszorzędnej wagi dla obrony państwa. To też szereg krajów, dotkniętych kryzysem, uznających podstawowy charakter przemysłu okrętowego dla całego swego organizmu gospodarczego i jego wielkie znaczenie natury militarnej — poczuwa się do obowiązku faworyzowania rozwoju swych stoczni i fabryk, związanych z budową zasadniczych mechanizmów okrętowych. Stany Zjednoczone Am. Płn., Wielka Brytanja, Francja, Hiszpanja, Holandja i Niemcy zastosowały szereg odpowiednich środków w celu przyjścia swym stoczniom z pomocą. Np. we Francji parlament uchwalił w r. 1928 ustawę o kredytach morskich, mającą na celu dopomożenie armatorom w wyposażeniu nowych statków, a to dla uzyskania odnowienia tonażu marynarki handlowej i przeprowadzenia tego odnowienia na stoczniach krajowych (Francuzi mieli tendencję do budowania nowych statków w Anglji) [3]).

Porównaj tegoż autora:

[1]) „Sprawy Morskie i Kolonjalne", rok 1934 (I), zeszyt 2, str. 25—27.

[2]) 1. „Francuski przemysł budowy okrętów w dobie obecnej" — „Przegląd Morski", rok 1931, nr. 26, str. 1325—1333.

2. „Stocznie jugosłowiańskie na Adrjatyku" — „Przegląd Morski", rok 1932, nr. 45—46.

[3]) ibid. str. 1329.

Stan floty handlowej włoskiej:

1. VI. 1914	— 1.160	jednostek o tonażu	1.430.475	Br. Reg. T.
1. VII. 1931	— 1.101	,, ,,	3.273.525	,,
1. VII. 1932	— 1.052	,, ,,	3.092.772	,,
1. VII. 1934	— 1.031	,, ,,	2.875.183	,,

Porównując szczegółowiej [1]) marynarkę handlową włoską według stanów z r. 1931 i 1914, obserwujemy, że statki towarowe wynosiły w 1931 r. 72% ogólnego tonażu (2.380.000 ton). W stosunku do roku 1914 marynarka włoska wzrosła o 48%, podczas gdy w tymże okresie światowy tonaż powiększył się z 49.090.000 ton do 68.723.000 ton, t. j. o 51%.

Od r. 1921 do 1931 tonaż włoski wzrósł o 1.155.000 t. Ponieważ jednak w tym okresie tonaż stracony i unieruchomiony, wzgl. rozebrany na szmelc, wynosił w Italji 1.127.150 t, więc od r. 1921 w ciągu 10 lat weszło w skład marynarki handlowej włoskiej 2.282.250 t. Z tego zbudowano w kraju 951.311 t, zakupiono zagranicą 1.330.933 t.

Według wieku tonaż wynosił:

poniżej 10 lat . . .	19%
pomiędzy 10—15 lat	17%
pomiędzy 15—25 lat	29%
powyżej 25 lat . .	35%

Mimo całego szeregu nowych jednostek, marynarka włoska liczyła w r. 1931 jeszcze 81% okrętów starszych ponad 10 lat, podczas gdy stosunek ten we Francji na 30. VI. 1930 r. wynosił 62%, a procent okrętów młodszych niż 10 lat w marynarce handlowej niemieckiej wynosił wówczas 58%.

Co do Italji, sytuacja uległa na chwilę bieżącą znacznej poprawie — nastąpiło pewne odmłodzenie tonażu przy pewnym jednak spadku ogólnego tonażu — co jest zresztą zjawiskiem powszechnie notowanem w obecnym okresie kryzysu światowego. Dat cyfrowych nowszych nie posiadam. Stan ten jednak nie jest zadowalający i wykazuje potrzebę dalszego odmłodzenia włoskiej marynarki handlowej, szczególnie w kategorji statków towarowych. Stocznie włoskie mają zatem co budować — trzeba tylko przyjść z pewną pomocą, by się kalkulowało armatorom czynić nowe zamówienia. Z chwilą rozpoczęcia działań wojennych w Afryce, wystąpił objaw niedostatecznej ilości statków transportowych i towarowych, będących do dyspozycji rządu.

[1]) „L'Italia Marinara" za rok 1931, nr. 29.

Kryzys tonażu wygasł zatem obecnie w Italji, a nawet występuje brak tonażu. Przedwcześnie jednak jest jeszcze wyciągać z tych zjawisk wnioski głębsze, sądzić natomiast wypada, że na 1. VII. 1936 r. tonaż marynarki handlowej włoskiej osiągnie wydatne zwiększenie.

Rząd faszystowski subsydjuje w dość pokaźnym stopniu swą marynarkę handlową. Budżet 1930 r. przewidywał 226 miljonów lir na subwencje dla towarzystw żeglugowych, a 34 miljony lir na podtrzymanie budownictwa okrętowego. Są to cyfry oficjalne. Istnieją jednak źródła mniej jawne, które premjują inne rodzaje budownictwa, związanego z przemysłem okrętowym. Np. stocznia Monfalcone otrzymuje podobno 10 lir premji rządowej na 1 konia indykowanego na silniku Diesla (licencja Sulzera), wyprodukowanym u siebie.

Co się tyczy pomocy dla stoczni, to rząd włoski wydał w dniu 8. VII. 1929 r. dekret, przewidujący subsydjowanie okrętów, zbudowanych przed 30. VI. 1938 r. Stopień pomocy finansowej rządu, w formie przyznanego subsydjum, uzależniony jest całym szeregiem wymagań, opartych na wartości kadłuba i maszynerji statku. Np. statek o szybkości 14 węzłów otrzymuje 30% stawkę, nie licząc wartości kadłuba i mechanizmów. Właśnie te 14 węzłów stanowią początkową pozycję, od której rozpoczyna działanie ta pomoc rządowa. Z wzrostem szybkości okrętów wzrasta stopień subsydjum, dochodząc przy szybkości 27 węzłów do 235%. Okres zwolnienia armatora od obciążeń podatkowych, związanych z eksploatacją nowego statku, został ustalony na 10 lat służby okrętu.

Dla uniknięcia rujnującej konkurencji, odbyła się pod egidą rządu w roku 1931 fuzja 6 towarzystw żeglugowych w 2 nowe towarzystwa. Są niemi:

I. „Italia“ (Flotte Riunite) z siedzibą w Genui. Tonaż w r. 1931 stanowił 514.000 ton statków, przeznaczonych do komunikacji transatlantyckiej. W skład „Italii“ weszli następujący armatorzy:

1. Lloyd Sabaudo . . . 168.000 t (s/s „Conte di Savoia“ 48.500 ton)
2. Cosulich . . . . 134.000 t
3. Navigazione Generale 212.000 t (s/s „Rex“ — 51.000 ton)

II. „Lloyd Triestino“ z siedzibą w Trieście. Grupuje następujące towarzystwa:

1. Maritima Italiana;
2. Societa Italiana di Servicci Maritimi (Sitmar);

i dawny 3. Lloyd Triestino

o tonażu trans. łącznym 286.000 t.

Dwa nowopowstałe towarzystwa funkcjonują zresztą w zupełnej zgodzie. Towarzystwo „Italia" zmonopolizowało wszystkie włoskie linje transatlantyckie, „Lloyd Triestino" zaś zarezerwował wyłączność połączeń z portami Lewantu, Dalekiego Wschodu i Australji.

W swej ekspansji żegluga włoska uruchomiła nowe linje, jak np. w r. 1932 linję Genua—Bombaj obsługiwaną m. in. przez motorowiec „Victoria" — 13.500 ton, 23 węzły, oraz Triest—Szanghaj z linerami s/s „Conte Grande" i s/s „Conte Biancamano" o pojemności B. R. T. 25.600 t i szybkości 21 węzłów.

Wykaz 12 największych włoskich linerów:

s/s „Rex"	1932 r.	— 51.062 BRT	— 27	węzłów	
s/s „Conte di Savoia"	1932 r.	— 48.502 „	— 29,5	„	
s/s „Roma"	1926 r.	— 32.583 „	— 21	„	
m/s „Augustus"	1927 r.	— 30.418 „	— 19	„	— „Italia"
s/s „Conte Grande"	1928 r.	— 25.661 „	— 21	„	
s/s „Conte Biancamano"	1925 r.	— 24.416 „	— 20	„	
m/s „Vulcania"	1928 r.	— 23.970 „	— 20	„	„Cosulich" linja Półn. Ameryk.
m/s „Saturnia"	1927 r.	— 23.940 „	— 20	„	
s/s „Duilio"	1923 r.	— 23.635 „	— 21	„	
s/s „Giulio Cesare"	1921 r.	— 21.900 „	— 19	„	
m/s „Neptunia"	1932 r.	— 20.000 „	— 21	„	„Cosulich" linja Płd. Ameryk.
m/s „Oceania"	1032 r.	— 20.000 „	— 21	„	

Oprócz subwencyj bezpośrednich i pośrednich, pomoc rządu faszystowskiego przejawiła się przez utworzenie „Instituto Mobiliare Italiano", którego kapitał zakładowy 500 miljonów lir został subskrybowany

z gwarancją rządową dla udziałowców w wysokości 5% dywidendy rocznej. W drodze przez ten „instytut uruchamiający" zostaje udzielana pomoc przedsiębiorstwom przemysłowym, które niezbędne jest podtrzymać, względnie uruchomić.

Na marginesie uruchomienia tej instytucji, Mussolini wygłosił symptomatyczną mowę w Senacie, mówiąc o przemyśle okrętowym: „Kategorja zakładów przemysłowych, komunikacyjnych i handlowych, banków, zatrudniająca dziesiątki tysięcy robotników i obracająca miljardami — nie jest i nie może być wyłączną sprawą głównego dyrektora wraz z udziałowcami. Obchodzi to w najwyższym stopniu cały naród, Państwo. To też państwowa kontrola prawnicza nad tą gałęzią gospodarki nie może pozostać na uboczu."

Tak wygląda polityka morska rządu Mussoliniego.

Osiągnięcia współczesnego włoskiego budownictwa okrętowego a nasze potrzeby i możliwości

Jeśli od roku 1930 stocznie włoskie odczuwały do połowy 1935 r. pewien kryzys, to raczej spowodu zbyt szybkiego ich rozwoju w ciągu paru ostatnich lat, niż z racji kryzysu światowego w marynarce handlowej. Zdolność bowiem produkcyjna tych stoczni wzrosła po wojnie w bardzo znacznym stopniu. Wielce pomocne w utrzymaniu pracy na stoczniach były liczne zamówienia na rachunek państw obcych. Trudno byłoby wyliczyć ilość i tonaż statków, wykonanych dla obcych armatorów. Wystarczy, jeśli wykażemy, że Cantiere Riuniti dell'Adriatico na stoczni Monfalcone w ciągu dziesięciolecia 1924—1934 wykonała 48 jednostek o łącznym tonażu 190.000 ton dla 13 państw. W tej liczbie: dla Polski m/s „Piłsudski" (zamówienie Nr. 1126) i m/s „Batory" (Nr. 1127) po 14.400 BRegTon, dla Turcji 2 łodzie podwodne 670 i 930 t wyporności, dla Sjamu 2 torpedowce, dla U. S. A.— 4 statki-tanki na ropę po 12.500 t, i t. p.

W roku 1931 Cantieri Riuniti dell' Adriatico zajęła czołowe miejsce pośród wszystkich światowych stoczni w swej produkcji, a mianowicie:[1])

[1] Vide „Shipbuilder and Marine Engineer", January 1932.

	Stocznie	Gross Tons Built
1.	Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Italja)	110.992
2.	Swan, Hunter i Wigham Richardson (Anglja)	84.193
3.	Vickers Armstrongs (Anglja)	76.830
4.	Harland i Wolff (Anglja)	70.298
5.	Burmeister i Wain (Danja)	66.841
6.	Götawerken (Szwecja)	54.630
7.	Ansaldo (Italja)	52.800
8.	Deutsche Werft (Niemcy)	52.091
9.	Bethlehem S. B. Co (U. S. A.)	50.507
10.	Newport News Co (U. S. A.)	49.359
11.	New York S. B. Co (U. S. A.)	48.720

Wyprodukowana moc maszyn w r. 1931:

1.	Cantieri Riuniti dell'Adriatico (Italja)	228.000	H. P.
2.	Ansaldo (Italja)	200.000	,,
3.	Odero — Terni — Orlando (Italja)	183.000	,,
4.	The Loire Company (Francja)	164.466	,,
5.	Vickers — Armstrongs (Anglja)	144.000	,,
6.	Mitsubishi Works (Japonja)	112.274	,,
7.	General Electric Company (U. S. A.)	92.500	,,
8.	Hawthorn Leslie (Anglja)	92.000	,,
9.	Spanish S. B. Co (Hiszpanja)	84.000	,,
10.	Parsons Company (Anglja)	82.400	,,

Między innemi, jest dosyć ciekawe, że Włochy zmajoryzowały omal całkowicie zamówienia dla Sowietów na tonaż towarowy.

Pełna lista zamówień dla obcokrajowych flot wojennych wygląda następująco:

1. Argentyna — 2 krążowniki à 6.800 t na stoczniach Orlando w Livorno — i Odero w Sestri Ponente;
   3 łodzie podwodne à 775 t — na stoczni Tosi w Taranto;

2. Grecja —	4 kontrtorpedowce à 1.330 t na stoczni Odero-Terni-Orlando;
3. Persja —	6 kanonierek (z tego 2 à 950 t);
4. Paragwaj —	2 kanonierki à 775 t;
5. Turcja —	2 łodzie podwodne: 1 — 670 t, 1 — 930 t — Cantieri Riuniti de ll' Adriatico — stocznia Monfalcone, 4 kontrtorpedowce: 2 à 1.200 t — C. N. del Tireno, 2 à 1.250 t — Ansaldo, 4 motorowe torpedowce;
6. Sjam —	2 torpedowce;
7. Portugalja —	2 łodzie podwodne à 770 t — (kontrakt zerwany[1]) — łodzie napół wykończone), 1 awiomatka 5.600 t (k. z.), 2 kanonierki à 2.100 t (k. z.);
8. Rumunja —	2 kontrtorpedowce à 1.850 t — Pattitison Neapol, 1 łódź podwodna 650 t (wykończona — nie przyjęta);
9. Sowiety —	2 kanonierki à 1.000 t — Ansaldo;
10. Albanja —	4 kutry torpedowe;
11. Brazylja —	jak donosi serwis agencji telegraficznej Stefani z Rzymu, z datą 2. XI. 1935, Brazylja zawarła traktat handlowy z Italją na specjalne dostawy, oparte na zasadach kompensacji. Italja wzamian za dostarczane surowce podejmuje budowę dla Brazylji 6 łodzi podwodnych po 900 ton. Podkreślić należy, że Brazylja w sankcjach, skierowanych przeciwko Italji, udziału nie bierze. — Pozatem flota brazylijska posiada od r. 1928 dużą, bo 1.400 tonową łódź podwodną zbudowaną na stoczni Odero Terni.

[1]) Wskutek spadku funta angielskiego w r. 1931 — okazja korzystnego nabycia przez Polskę.

Budownictwo okrętowe włoskie zdobyło sobie zasłużoną sławę.

Szczególne wyniki są uzyskiwane obecnie w szybkościach lekkich okrętów, krążowników waszyngtońskich, oraz w zakresie wytrzymałości łodzi podwodnych na zanurzenia. Jak w szybkościach, tak i co do zanurzeń łodzi podwodnych uzyskali Włosi rekordowe osiągnięcia.

Co do rywalizacji w szybkości lekkich okrętów[1]), Francuzi osiągnęli wprawdzie przewagę w kategorji b. dużych kontrtorpedowców („Le Terrible" francuski 2.570 t (3.100 t.) — 45,25 węzła, a „Da Mosto" włoski 1.630 t (2.000 t) — 44,45 węzła), ale ostatnie słowo jeszcze nie padło — możliwe, że Włosi znów odzyskają palmę pierwszeństwa. Natomiast jeśli chodzi o krążowniki, to Italja w tym zakresie przoduje bezapelacyjnie całemu światu. Szybkości 10.000 tonowych krążowników „Trento" (38,7 w.) i „Bolzano" (39 w.) są nie do osiągnięcia dla odpowiednich jednostek innych mocarstw. Szybkości uzyskane przez krążowniki serji „Condottieri" 5.000 t (5.700) — przekraczające 40 węzłów, są naprawdę imponujące. Szczególne wyniki uzyskały w tej klasie krążowniki „Da Barbiano" — 42 węzły i „Bande Nere" — 42,3 w.

W zakresie zanurzenia łodzi podwodnych, włoskie budownictwo okrętowe szczyci się osiągnięciemi przekroczeniem 100 metrowej głębi. Już samo zestawienie według wzmianek dziennikarskich i w prasie fachowej jest naprawdę imponujące:

Tablica zanurzeń łodzi podwodnych włoskiej produkcji:

				Uwagi
Squalo	— 1930 r. —	810 t —	110 m	typ Bernardis — stocznia Monfalcone;
Capponi	— 1927 r. —	770 t —	96 m	typ Cavallini — stocznia Tosi, Taranto, (28. III. 1929 r.) pozostała 20 minut;
Mameli	— 1927 r. —	770 t —	121 m	
Speri	— 1928 r. —	770 t —	105 m	
Des Geneys	— 1928 r. —	790 t —	122 m (w 1930 r.)	typ Bernardis — stocznia Monfalcone;
Manara	— 1929 r. —	815 t —	109 m	
Bandiera	— 1929 r. —	815 t —	107 m (w 1931 r.)	

[1]) Patrz tegoż autora: „Rywalizacja w szybkości lekkich okrętów" — „Przegląd Morski", listopad, 1935 r., nr. 80, str. 840—847.

Balilla	— 1928 r.	— 1.368 t	— 101 m	— stocznia Odero Terni La Spezia;
Sciesa	— 1928 r.	— 1.368 t	— 100,5 m (9. II.1929)	
Settembrini	— 1930 r.	— 800 t	— 120 m	typ Bernardis — stocznia Tosi, Taranto;
Humayta (Flota brazylijska)	— 1927 r.	— 1.450 t	— 109 m	stocznia Odero Terni La Spezia;
Klasa Salta (Fl. argent.)	— 1931 r.	— 775 t	— powyżej 100 m	Tosi, Taranto — typ Bernardis;
Sakarya (Flota turecka)	— 1931 r.	— 670 t	— 120 m	Cantieri Monfalcone.

Po wojnie — obok Francji — budownictwo łodzi podwodnych wysunęło się w Italji na czołowe miejsce wśród innych państw (niemieckie budownictwo dopiero rozpoczyna odbudowywać z popiołów swą flotę podwodną — jakość łodzi i ich wyniki nie są jeszcze szerzej znane). Tak więc łodzie podwodne typu ,,Balilla" (1927 r.) 1.368/1.874 t, szybkość 17,5/10 w., mające prócz uzbrojenia torpedowego i artyleryjskiego, 16 min zagrodowych i 1 hydroplan — uzyskały doskonałe wyniki i zaczynają się przyjmować w innych marynarkach. Wspomniałem już o ,,Humayta", wykonanej dla floty brazylijskiej (nieco zwiększony tonaż 1.450 t i szybkość 18,5 węzłów); interesują się tym typem i inne marynarki. Doskonała mniejsza łódź podwodna (torpedowa) ,,Geffredo Mameli", z tegoż roku budowy 1927, o wyporności 770/994 t, osiąga 17,5 węzła nawodnej szybkości. ,,Mameli" w dniu 28. III. 1929 zanurzyła się do 121 m, pozostając na tej głębokości przez 20 minut. Jednostkę tę zbudowała stocznia Tosi w Taranto. Stocznia ta osiąga szczególnie piękne wyniki w budowie łodzi podwodnych różnych typów, poczynając od 600 do 1.500 t wyporności nawodnej. Wogóle włoskie łodzie podwodne budowy powojennej osiągają z łatwością i przekraczają głębię 100 metrowego zanurzenia, co dla budownictwa okrętowego innych państw nie tak często jest osiągalne. Wspomnimy tu, że w czasie wojny europejskiej, niemieckie i angielskie łodzie podwodne osiągały wskutek defektów do 60—70 metrów zanurzenia, lecz doznawały na tych głębokościach poważnych deformacyj kadłuba i otrzymywały przecieki. A w dziesięć lat potem skonstatować już możemy zwiększenie zanurzania się włoskich łodzi podwodnych o całe

50 metrów! Wyniki powyższe powinny zwrócić uwagę naszych sfer wojenno-morskich na włoskie budownictwo okrętowe, a w szczególności podwodne. Przecież cały szereg państw, mających własny nawet przemysł budowy okrętów, zamawia w Italji jednostki dla swej floty — w tem w dużej mierze łodzie podwodne (patrz wyżej Argentyna, Turcja, Portugalja, Rumunja, Brazylja — jeśli chodzi o łodzie podwodne).

Odczuwam potrzebę uczynić pewne odchylenie od tematu artykułu i zastanowić się przez chwilę nad zagadnieniem dalszej rozbudowy polskiej floty wojennej. Mimo upływu prawie 6 lat wydają mi się nadal aktualnemi moje tezy, poruszone w rozdziale III-im książki „Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej." Wszak rozbudowywać naszą słabą flotę wojenną trzeba. Pan Generał Orlicz-Dreszer, na zebraniu Wydziału Obrony Morskiej Zarządu Głównego L. M. K. w dniu 15. XI. 1935 r., podkreślił, że istnieje niekorzystna dysproporcja na niekorzyść Marynarki Wojennej w dotychczasowej długoletniej pracy pokojowej nad wzmacnianiem naszych sił zbrojnych. Logiczną jest tedy rzeczą, że trzeba wzmóc wysiłki nad realizacją naszego programu wojenno-morskiego.

Otóż w tym programie muszą się znaleźć [1]) krążowniki, kontrtorpedowce i łodzie podwodne, bowiem skutecznie będzie mogła działać i spełniać postawione jej zadanie tylko flota, składająca się ze wszystkich kategoryj okrętów (powiedzmy, że ze względu na nasze trudności finansowe — nie mówimy narazie o okrętach linjowych). Stocznia nasza w Gdyni, przekształcana z warsztatów Marynarki Wojennej w przedsiębiorstwo państwowe budowy okrętów — jeszcze nie jest gotowa. Podejmie ona budowę lekkich jednostek. Łodzie podwodne — mające b. skomplikowane i liczne mechanizmy — jest dosyć trudno budować bez uprzednio nabytego wieloletniego doświadczenia. A gdybyśmy nawet i na to poszli, to przecież trudno oddać jednej stoczni do wykonania odrazu kilkanaście jednostek, a właśnie łodzie podwodne i kontrtorpedowce musimy budować seryjnie.

W dobie, gdy flota niemiecka uzyskała prawo doprowadzenia stanu swego do 35% floty brytyjskiej [2]), czyli zwiększy swój tonaż ze 190.000 t do 420.595 t, jest rzeczą konieczności państwowej najwyższej doniosłości dostosować rozwój floty polskiej w pewnym stałym stosunku do floty

---

[1]) Zaznaczam, że wypowiadam swój osobisty pogląd na sprawę.

[2]) Porównaj artykuł kmdra Czeczotta „Układ morski angielsko-niemiecki i jego wpływ na międzynarodową politykę morską". — „Sprawy Morskie i Kolonjalne", 1935 r., zeszyt 3.

niemieckiej. W przeciwnym razie nasza polityka mocarstwowa i niezależna polityka bałtycka zostaną zniweczone. W odpowiedzi na automatyzm zbrojeń morskich Niemiec musi nastąpić automatyzm rozwoju polskiej floty wojennej. Pewien stale utrzymywany parytet, np. 1:3 lub nawet 1:4, będzie decydował o stanowisku Polski na morzu. Wspomnę tu przykład morza Śródziemnego. Flota włoska, choć słabsza od brytyjskiej, spełnia swe zadanie[1]). Stwórzmy więc warunki, aby i nasza flota w razie potrzeby była gotową do spełnienia swych zadań. Pamiętać przytem należy, że siłę floty trzeba zawsze dostosowywać do potrzeb własnej polityki i do floty najsilniejszego państwa, z którym interesy własne mogą wejść w kolizję.

Płynie stąd przekonanie, że musimy natychmiast udzielić zamówień stoczniom zagranicznym na część jednostek naszej floty wojennej. — Jedyną formą udzielania zamówień na zagranicę jest dzisiaj tylko zasada kompensacji. Jednym z głównych naszych artykułów eksportowych jest węgiel kamienny. Od stopnia wysokości tego wywozu jest uzależnione zatrudnienie górników. Otóż od roku 1932 nasz wywóz węgla spada.[2]) Jest to objaw bardzo niekorzystny. W dniu 29 listopada 1933 r. zawarta została umowa pomiędzy polską Linją Gdynia—Ameryka a Cantieri Riuniti dell'Adriatico (stocznia Monfalcone) na budowę w Italji 2 linerów transatlantyckich dla polskiej marynarki handlowej. Zapłata dokonywana jest w dostawach węgla polskiego do Italji.

Wywóz węgla z Polski	Wywieziono węgla z Polski do Italji
w 1928 r. — 12.863 tys. ton	
„ 1929 r. — 13.934 „ „	
„ 1930 r. — 12.497 „ „	
„ 1931 r. — 13.823 „ „	
„ 1932 r. — 10.223 „ „	w 1932 r. za 15 miljonów zł
„ 1933 r. — 9.098 „ „	„ 1933 r. „ 15 „ „
„ 1934 r. — 9.880 „ „	„ 1934 r. „ 23 „ „

Jak korzystny jest tego rodzaju obrót kompensacyjny dla obu stron, świadczyć może chociażby fakt, że Italja może wyczerpać pełny kontyn-

[1]) Porównaj artykuł inż. J. Ginsberta „Przykład morza Śródziemnego". — „Morze", listopad 1935 r.

[2]) „Mały Rocznik Statystyczny", 1935 r., str. 99, 101.

gent węgla, wynikający z rozrachunku, gdyż umowa ta została wyłączona spod sankcyj gospodarczych, stosowanych przez Genewę wobec Italji. Polska zaś, nie wywożąc walut obcych i nie pogarszając przez to bilansu płatniczego, dodatnio kształtuje bilans handlowy, wywożąc wielkie ilości węgla, którego eksport do Italji w roku 1934 w stosunku do roku poprzedniego wzrósł wartościowo powyżej 50%.

Z chwilą zakończenia sprawy etjopskiej i cofnięcia sankcyj — można będzie zawierać nowe umowy z Italją. Doświadczeni sankcjami, Włosi zapewne będą skłonni brać polski węgiel za swe okręty. Nastąpi moment korzystnej konjunktury dla rozwoju naszej floty. Wszak kwestja bezrobocia w zagłębiu węglowem i utrzymanie a nawet zwiększenie wywozu naszego węgla, są troską naszych sfer rządowych. Wykorzystajmy chociaż tę okoliczność — wymaga tego Realitätsprinzip! Przecie Italja i Irlandja to jedyne kraje, które zwiększyły w r. 1934 zapotrzebowanie na dostawę naszego węgla.

Główniejsze prywatne stocznie włoskie i uwagi ogólne

1. Stocznia Ansaldo w Genui. Kapitał 125 milj. lir. Stocznia położona jest w Sestri Ponente, założona została w r. 1846. Wyposażona jest w najnowsze urządzenia techniczne. Zdolność produkcyjna 30.000 ton rocznie. Posiada 6 pochylni i suchych doków oraz 6 pływających doków. Dźwigi konstrukcyjne poruszane są elektrycznością. Stocznia wyspecjalizowana jest w budowie okrętów linjowych, krążowników i największych transatlantyków. Zbudowała m. in. w r. 1911 pancernik „Cesare", w r. 1932 krążownik „Bolzano" 10.000 t — 39 węzłów, liner „Rex" 51.000 t w r. 1932. Obecnie na stoczni Ansaldo znajduje się w budowie okręt linjowy „Littorio" o wyporności 35.000 t. W r. 1931 stocznia zatrudniała 2.000 robotników i 154 urzędników. Dyrektorem konstrukcyjnym jest inż. Piazzai.

2. Zjednoczone stocznie Odero — Terni — Orlando w Genui.

   a) Stocznia Muggiano (La Spezia). — Posiada 7 pochylni i doków suchych oraz 4 doki pływające. Zatrudniała w r. 1931 2.150 robotników i 300 urzędników. Zbudowała m. in.

krążownik „Armando Diaz" (1932 r.) 5.000 t, 40,4 węzła szybkości. Dyrektor inż. Lardera.

b) Stocznia Odero — Sestri Ponente. — Posiada 6 doków pływających i stałych. Zdolność produkcyjna 20.000 t. Zatrudniała 1.350 robotników i 90 urzędników. Dyrektor inż. Lardera.

c) Stocznia Odero — Terni — Orlando — stocznia w Livorno. Wyposażenie 10 doków i pochylni. Zatrudniała 1.812 robotników i 303 urzędn. Wykonała świetne krążowniki współczesne „Gorizia", „Pola" a 10.000 t i dla marynarki argentyńskiej „25 De Mayo" 6.800 t (koszt tej jednostki 45 milj. zł).

d) Stocznia Odero w Foce. Wyposażenie: 2 suche doki, 2 pochylnie. Zdolność produkcyjna 35.000 t. Zatrudnia 500 rob. i 70 urzędn. M. in. wykonała krążownik argentyński „Almirante Brown" 6.800 t (koszt 45 milj. zł). Miała być zlikwidowana na rzecz rozbudowy stoczni w Sestri Ponente. Dyrektor inż. Figari.

3. Cantiere Navale Di Riva Trigoso. — Stocznia del Tirreno.
Posiada 5 pochylni. Dla marynarki wojennej buduje przeważnie kontrtorpedowce. Zdolność produkcyjna 36.000 t. Zatrudnia 600 rob. i 60 urzędn. Dyrektor inż. Cerruti.

4. Stocznia Cerusa — Voltri.
140 robotn. i 13 urzędn. Zdolność produkcyjna 1.000 t. Dyrektor techniczny inż. Parodi.

5. Stocznia i fabryka Meridionali — Baia.
Zatrudniała około 300 robotn. Zdolność produkcyjna 2.500 t. Dyrektor techniczny inż. Tappani.

6. Stocznia i fabryki Partenopei — Neapol.
Zatrudniała robotników około 1.900 i 230 urzędn. Dyrektor inż. Cociancich.

a) Fabryka mechanizmów morskich w Neapolu.

b) Stocznia ex Pattison w Neapolu.
Buduje dla mar. woj. przeważnie kontrorpedowce.

c) Stocznia i dok Napoletani.
Zbudowała m. in. w r. 1928/29 dla floty rumuńskiej kontrtorpedowce „Regele Ferdinand" i „Regina Maria" 1.850 t oraz kanonierki dla Persji.

7. Stocznia i Zakłady Mechaniczne w Palermo należą do Sp. Akc. Cantieri Navali Riuniti z siedzibą w Genui. Zatrudniały 120 robotn. i 107 urzędników. Dyrektor inż. Cansiglio.

8. Stocznia Franco Tosi — Taranto.
Należy do rzędu największych i najlepszych stoczni włoskich. Powierzchnia terenu stoczni wynosi 120.000 m², z tego 25.000 m² zabudowanych. Wyposażenie stoczni stanowi 10 doków i pochylni. Zatrudniała w r. 1931 2.250 robotników i 100 urzędników. Wyspecjalizowana jest w budowie łodzi podwodnych i motorów Diesla. Wybudowała m. in. 3 łodzie podwodne dla Argentyny. Plany łodzi podwodnych opracowuje znakomity konstruktor inż. Cavallini. Dyrektor techniczny inż. Mario Mazzinghi.

9. Zjednoczone Stocznie w Anconie.
Zatrudniały 730 robotn. i 100 urzędników. Zbudowały leader „Nicolo da Recco" o 41,5 węzła szybkości.

10. Cantieri Riuniti dell'Adriatico o kapitale 150 milj. lir, sfuzjowane w dn. 16. VI. 1930 r.

   a) Stocznia San Marco w Trieście, założona w r. 1857. Budowała okręty wojenne dla floty austro-węgierskiej. W okresie 1900—1912 zbudowała 12 pancerników o łącznej wyporności 165.000 t, w tej liczbie:

   primo — 3 pancerniki typu „Radetzky" o wyp. 14.500 t. Moc maszyn 20.000 HP i szybkość 20,6 węzła;
   secundo — 3 dreadnoughty typu „Viribus Unitis" à 21.370 t, 25.000 HP i szybkość 20,8 węzła.

   W okresie 1857 do października 1918 zbudowała 674 jednostki, z tego 112 okrętów wojennych. Od czasu zawieszenia broni do końca 1934 r. stocznia zbudowała:

statków handlowych	210	o tonażu	854.006
okrętów wojennych	31	„ „	60.863
Łącznie	241	o tonażu	914.869

   Stocznia obecnie zajmuje 155.000 m² terenu, z tego 47.000 m² zabudowanych. Zdolność produkcyjna wynosi 80.000 t rocznie (np. 10 motorowców à 8.000 t). Stocznia zbudowała linery „Victoria" oraz „Conte Grande" — ten ostatni o pojemn. 25.661 BRTon i mocy maszyn 30.000 HP (szybkość 23,3 węzła). W r. 1932 wykonała budowę „Conte di Savoia" o wyp. 48.500 t, sile masz. 130.000 HP i osiągniętej szybkości 29,5 w. Pozatem

stocznia ta wykonała krążowniki „Trieste“ i „Fiume“ o wyp. 10.160 t oraz krąż. „Cadorna“, „Attendolo“ o wyp. 5.950 t, oraz „Garibaldi“ (trzeci z rzędu) 6.800 t. Obecnie stocznia San Marco buduje drugi włoski powojenny dreadnought o wyporności 35.000 t. — Stocznia zatrudniała w 1931 r. 5.126 robotników i 647 pracowników. Dyrektor techniczny Ferrucio Cossutta.

b) Stocznia San Rocco — Triest Muggia. Założona w r. 1890 zajmuje pow. 290.000 m², z tego 30.000 m² zabudowanych. Posiada 6 pochylni i basenów. Zdolność produkcyjna stanowi 40.000 t rocznie, przy zatrudnieniu w pełnym biegu 1.500 robotn. Specjalizacja obecna: reparacje i rozbiórka statków na szmelc. W r. 1931 zatrudniała 730 robotn. i 50 urzędn. Dyrektor techniczny inż. Versa.

c) Stocznia Monfalcone została zbudowana w r. 1907. W czasie wojny europejskiej uległa doszczętnemu zniszczeniu. Po raz pierwszy bombarduje ją flota włoska w dn. 30. V. i 7. VI. 1915 r. w odwecie za obstrzał wybrzeża Italji przez flotę Austro-Węgier. Następnie została przez Włochów odbudowana w sposób najbardziej nowoczesny. Zajmuje 600.000 m² (60 ha) powierzchni, z tego 60.000 m² (6 ha) pod zabudowaniami. Posiada 3 duże doki stałe do 303 m (długości), 8 dużych pochylni do 270 m długości, o wydajności łącznej rocznie 100.000 t. — Stocznia zatrudnia 5.900 robotn. i 560 ludzi personelu technicznego i pomocniczego. Dyrektor techniczny inż. F. Martinolich. Dyrektorem naczelnym stoczni jest komandor Augusto Cosulich. — Stocznia zbudowała m. in. wspaniałe motorowce „Saturnia“, „Vulcania“ po 24.000 t i szybkości 19,25 w.; „Neptunia“ i „Oceania“ po 20.000 t i szybkości 21,8 w. Ostatnio zaś nasze linery „Piłsudski“ i „Batory“ o 14.400 BRTon i 20 węzłach szybkości. — Specjalizacja: łodzie podwodne, motorowce transportowe i pasażerskie. Budowała dla: Polski, Sowietów, Hiszpanji, Portugalji, Sjamu, Turcji, Gdańska, Argentyny, Brazylji i t. d.

d) Fabryka Maszyn i Odlewnia w San Andrea (Triest) założona w r. 1857. Specjalizuje się w budowie motorów Diesla.

e) Baseny reperacyjne mieszczą się na stoczni Scoglio Ulivi w Pola

Notatka specjalna:

W roku 1930 nastąpiła fuzja wymienionych stoczni i fabryk t. j. San Marco, San Andrea, San Rocco, Monfalcone, Scoglio Ulivi, w Cantieri Riuniti dell'Adriatico, które łącznie dysponują 17 pochylniami i 7 dokami. Powierzchnia terenu ogólna wynosi 1.126.160 m² (112,6 ha) z tego 172.850 m² zabudow. (17,3 ha). Fabryka maszyn w San Andrea m. in. wybudowała:

413 maszyn tłokowych o mocy	813.000 HP
31 zespołów turbinowych (79 turbin) . . .	1.259.550 HP
47 zespołów Diesla (168 motorów)	280.204 HP
Łącznie mot. morskich na . .	2.352.754 HP

C. R. d. A. zatrudniały w r. 1931. 17.000 ludzi bezpośrednio u siebie, dając pozatem zatrudnienie w innych dziedzinach pokrewnych przemysłów dla 60 do 70.000 ludzi. — Prezesem C. R. d. A. jest Umberto Cagni.

11. Stocznia Carnaro — Fiume.
Pow. 169.000 m², z tego 35.000 m² zabudow. 4 pochylnie — 1 dok. Ogółem zatrudnia koło 1.300 ludzi. Zdolność produkcyjna 70.000 t rocznie. Buduje kontrtorpedowce i łodzie podwodne (dla Rumunji 1).

Przemysł okrętowy włoski cechuje umiejętna polityka pozyskiwania zamówień. Mimo to ostatnio odczuwany był, do czasu wojny w Afryce i wzrostu zapotrzebowania na tonaż, niedosyt zamówień, gdyż zdolność produkcyjna stoczni włoskich jest nierównie większa od faktycznego stanu zatrudnienia. Od roku 1925, nadzorowane przez Rząd stocznie włoskie udzielają nadzwyczaj dogodnych warunków płatności na budowę okrętów wojennych dla państw południowo-amerykańskich, bałkańskich i orjentalnych. Warunki płatności są zwykle b. dogodne i nadzwyczaj elastyczne. Pozatem stocznie włoskie odznaczają się szybkością wykonywania zamówień. Dla krąż. 10.000 t czasokres budowy wynosił przy pierwszych tego rodzaju budowanych okrętach — 24 miesiące, dla ostatnich wystarcza 12 lub 10 miesięcy. Od chwili udzielenia zamówienia do momentu wejścia okrętu w linję upływa obecnie najwyżej 2 lata. Opóźnienia, które kiedyindziej dosięgały licznych lat, obecnie wyjątkowo zdarzyły się zaledwie kilkomiesięczne.

Dnia 10. IX. 1929 nastąpiło sfuzjowanie 3 dużych stoczni: Odero, Odero-Terni i Orlando w Koncern Odero — Terni — Orlando, o kapitale zakładowym 115 milj. lir. — W 10 miesięcy później zjednoczyły się stocznie adrjatyckie w Cantieri Riuniti dell' Adriatico o kapitale zakładowym 150 milj. lir.

Obok stoczni koncernu Ansaldo (kapitał 125 milj. lir), są to trzy największe zgrupowania stoczni włoskich, które opierają się na potężnych koncernach zbrojeniowych: Terni, Montecatini, Breda, Ansaldo, Fiat i t. p.

Konstruktorem m/s „Piłsudski" i „Batory" jest młody, 36 letni inżynier Constanzi. Wogóle włoscy konstruktorzy doby obecnej są to ludzie przeważnie młodzi, osiągający swe wyniki na drodze studjów i obliczeń, przedewszystkiem technicznych, ale nie pozbawionych śmiałych koncepcyj i idei stosowania coraz to nowego postępu techniki, — podczas gdy np. Anglicy konserwatywnie trzymają się dawnych osiągnięć, uzyskanych przeważnie drogą doświadczalną.

Inżynierowie morscy włoscy są zdania, że moc rozwijana przez maszyny konstrukcji włoskiej, ich waga specyficzna nadzwyczaj mała, ich konsumcja paliwa nader ekonomiczna — stawiają Italję na pierwszem miejscu wśród państw, i że żadne z nich nie może rywalizować z niemi w tym zakresie. Zauważyć należy, że budownictwo okrętowe włoskie jest całkowicie uniezależnione od zagranicy, i że niemiecki pancernik A „Deutschland" miał właściwie prototyp w starym włoskim pancerniku „San Giorgio", jak również „Dante Alighieri".

Kończąc, należy wspomnieć, że do tak pięknych rezultatów włoskiej polityki morskiej przyczyniły się długoletnie wspólne wysiłki szefa rządu, szefów marynarki — admirałów Thaon de Revel i Siriani, szefa sztabu marynarki, admirała Burzagli oraz przedstawicieli przemysłu budowy okrętów, którzy wspólną pracą, energją i zdolnościami wysunęli Italję na czołowe miejsce wśród mocarstw.

Budownictwo okrętowe w Italji[1])
(tonaż handlowy)

W 1913 r.	— 38 jedn.	— 50 tys.	B. R. T.
1919 r.	— 32 „	— 83 „	„
1920 r.	— 82 „	— 133 „	„

[1]) „Taschenbuch der Kriegsflotten", 1935, str. 371.

W 1921 r.	— 85 jedn.	— 165 tys. B. R. T.
1922 r.	— 42 ,,	— 101 ,, ,,
1923 r.	— 21 ,,	— 67 ,, ,,
1924 r.	— 19 ,,	— 83 ,, ,,
1925 r.	— 31 ,,	— 142 ,, ,,
1926 r.	— 27 ,,	— 220 ,, ,,
1927 r.	— 25 ,,	— 101 ,, ,,
1928 r.	— 29 ,,	— 59 ,, ,,
1929 r.	— 32 ,,	— 71 ,, ,,
1930 r.	— 36 ,,	— 88 ,, ,,
1931 r.	— 33 ,,	— 165 ,, ,,
1932 r.	— 8 ,,	— 47 ,, ,,
1933 r.	— 3 ,,	— 16 ,, ,,

Obroty portów włoskich na wejściu i wyjściu[1])

	Tonaż netto okrętów	Liczba pasażerów
W 1929 r.	— 150.293 tys. ton	— 8.460 tys.
1930 r.	— 156.282 ,, ,,	— 8.419 ,,
1931 r.	— 156.412 ,, ,,	— 8.499 ,,
1932 r.	— 158.423 ,, ,,	— 7.567 ,,
1933 r.	— 171.186 ,, ,,	— 6.509 ,,
1934 r.	— 180.055 ,, ,,	— 6.602 ,,

Obroty 8 największych portów włoskich na wejściu i wyjściu[2])
(pojemność netto)

Port	1933 r.	1934 r.
Napoli	20.703 tys. ton	22.813 tys. ton
Genova	20.200 ,, ,,	21.362 ,, ,,
Trieste	10.482 ,, ,,	11.001 ,, ,,
Venezia	9.666 ,, ,,	10.654 ,, ,,
Livorno	7.820 ,, ,,	8.286 ,, ,,
Palermo	7.090 ,, ,,	7.256 ,, ,,
Catania	4.211 ,, ,,	4.258 ,, ,,
Fiume	3.969 ,, ,,	4.136 ,, ,,

Uwaga: Poza wymienionemi wyżej portami, statystyka włoska wykazuje jeszcze następujące: Savona, Bari, Civitavecchia, Brindisi, Ancona, Messina, Siracusa, Cagliari.

[1]) i [2]) „Bolletino Mensile di Statistica", Dicembre 1934, Gennaio 1935.

Ruch okrętowy głównych portów włoskich[1]
(w tysiącach ton brutto)

L. p.	Porto	r. 1929	r. 1930	r. 1931	r. 1932	r. 1933	r. 1934
	Na wejściu						
1.	Napoli . . .	9.934	10.140	10.604	10.493	10.906	12.074
2.	Genova . .	10.183	10.556	9.964	9.676	10.954	11.313
3.	Trieste . . .	5.130	4.908	5.142	5.371	5.371	5.634
4.	Venezia . .	4.160	4.225	4.244	4.820	4.975	5.488
5.	Livorno . .	3.515	3.757	3.710	3.751	4.024	4.148
6.	Palermo . .	2.865	3.127	3.537	3.354	3.687	3.917
7.	Catania . .	1.924	1.962	2.000	1.977	2.128	2.180
8.	Fiume . . .	2.209	2.342	1.978	1.715	1.742	1.836
	Na wyjściu						
1.	Napoli . . .	9.799	10.333	10.732	10.337	10.896	12.031
2.	Genova . .	10.359	10.370	10.025	9.617	10.348	11.161
3.	Trieste . .	5.129	4.880	5.143	5.377	5.358	5.515
4.	Venezia . .	4.123	4.206	4.234	4.797	5.001	5.426
5.	Livorno . .	3.522	3.773	3.683	3.845	3.864	4.097
6.	Palermo . .	2.937	3.133	3.436	3.508	3.692	3.923
7.	Catania . .	1.908	1.942	2.000	1.920	2.064	2.180
8.	Fiume . . .	2.219	2.327	1.998	1.741	1.763	1.851

Tonaż statków handlowych[2] zbudowanych na stoczniach włoskich

Rok	Wszystkie stocznie Gross Ton	W tem stocznia Monfalcone	
		G. T.	%
1925	188.985	47.668	25,22
1926	223.611	50.874	22,76
1927	134.334	36.763	27,37
1928	68.761	31.430	45,71
1929	83.494	18.766	22,48
1930	111.912	46.905	41,91
1931	201.068	57.886	28,79
1932	47.441	44.261	93,30
1933	16.560	16.438	99,26
1934	15.370	14.400	94
Łącznie w ciągu 10 lat	1.091.536	365.391	33,5

[1]) „Bolletino Mensile di Statistica", Dicembre 1934, Gennaio 1935.
[2]) Monfalcone Shipyard — 10 yers' Shipbuilding".

Statki w budowie przed spuszczeniem na wodę		Rok [1])	Statki spuszczone na wodę, lecz jeszcze nie wykończone	
Liczba	Pojemność B R. T.		Liczba	Pojemność B. R. T.
94	40.918	1931	129	167.211
61	54.905	1932	48	49.302
73	12.521	1933	71	18.852
121	47.811	1934	81	27.453

Źródła:

A. Poszczególne zeszyty z różnych roczników:

„Le Yacht"
„La Revue Maritime"
„L'Italia Marinara"
„Sprawy Morskie i Kolonjalne"
„Przegląd Morski"
„Morze".

B. Roczniki:

„Bolletino Mensile di Statistica del Regno D'Italia";
„Taschenbuch der Kriegsflotten";
„Les flottes de Combat".

C. Materjały uprzejmie nadesłane przez:

1. Przedstawiciela Cantieri Riuniti dell'Adriatico — P. Stefana Porayskiego w Warszawie;
2. Direzione Generale della Marina Mercantile;
3. Poszczególne stocznie włoskie bezpośrednio.

D. Książki:

Hector C. Bywater: „Les Marines de guerre", Paris 1930;
A. Laubeuf et H. Stvoh: „Sousmarins, torpilles et mines", Paris 1923;
B. Krzywiec: „Jak należy traktować w Polsce sprawę marynarki wojennej", Wilno 1929.

[1]) „Bolletino Mensile di Statistica", Gennaio 1935, Anno XIII.

INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI

LOTNICTWO MORSKIE

I

Dzieli się ono na lotnictwo floty i lotnictwo obrony wybrzeży.

Lotnictwo floty składa się z płatowców, zaokrętowanych na jednostkach walczących (poczynając od krążowników, a kończąc na wielkich okrętach linjowych; płatowce na okrętach podwodnych są wyjątkiem; ten sposób umieszczania płatowców jest jeszcze w stadjum prób) oraz na okrętach specjalnych — lotniskowcach.

Podział funkcyjny obejmuje płatowce: myśliwskie, obserwacyjne, zwiadowcze, bombardjery i torpedowe; jest jeszcze dość popularny typ płatowca unitarnego t. zn. do wszystkiego (t. zw. general purposes), typ ten należy uznać za przeżytek, gdyż warunki pracy w każdym przypadku są tak różne, że wymagają nieraz całkiem wykluczających się wzajemnie właściwości.

Płatowce morskie mają podwozia na kołach tak, jak i płatowce lądowe lub też podwozia pływakowe, względnie są to łodzie latające; istnieją wreszcie płatowce ziemnowodne (amfibje) z pływakami (łodzią) i kołami. Płatowce jednostek walczących mają z reguły podwozia na pływakach.

Do morskich sił powietrznych należy zaliczyć i sterowce, dzisiaj mało popularne, chociaż w okresie 1914—1918 oddały one duże usługi zarówno w ścisłej obronie wybrzeży, jak i w ochronie konwojów.

II

Warunki pracy i życia na morzu są tak różne od lądowych, że płatowce morskie muszą odpowiadać innym wymaganiom niż ich koledzy lądowi. Działanie wilgoci morskiej jest bardzo szkodliwe dla wszystkich części, z tego względu muszą one być robione ze specjalnego tworzywa lub też należy je uodporniać zapomocą impregnacji, malowania. Pewność działania musi być znacznie większa — awarja płatowca na podwoziu

kołowem oznacza, praktycznie biorąc, śmierć jego załogi, bowiem użycie spadochronów daje minimalną szansę uratowania takiego lotniczego Robinsona.

Prócz tego remont płatowców, zarówno na jednostkach walczących, jak i lotniskowcach, jest znacznie trudniejszy do wykonania niż w warsztatach lądowych, i jest wogóle możliwy tylko w bardzo małym zakresie.

Ciężkie warunki startu (z katapulty) lub pokładowania (na lotniskowcach) wymagają konstrukcji bardziej odpornej na główne wstrząsy.

Z tych przyczyn budowa płatowców floty jest trudniejsza, a więc i droższa niż płatowców lądowych.

III

Płatowce na kołach lub pływakach

Płatowce myśliwskie są podobne do swych kolegów lądowych, i razem z niemi przeżywają kryzys, wywołany zmianami w warunkach walki powietrznej. Zadanie ich może dzisiaj polegać, praktycznie biorąc, na „wykańczaniu" pobitego nieprzyjaciela. Dzięki postępowi w budowie ciężkich maszyn bombardujących, wyposażonych obficie w karabiny maszynowe, rozmieszczone w sposób praktycznie redukujący do zera martwe pola, płatowiec myśliwski (jedno- lub dwu-miejscowy) stracił to znaczenie, jakie miał podczas wielkiej wojny. Wielkie ilości płatowców ciężkich, stojące do rozporządzenia flagmanów, nadają piętno masowości walce powietrznej. Z tą chwilą wysiłek pojedyńczego pilota ma znaczenie jedynie składnika sumy wysiłku zbiorowego t. j. wysiłku jedynego, mogącego wywalczyć rozstrzygnięcie. Epoka indywidualnych rozstrzygnięć skończyła się razem z wielką wojną; była to epoka piękna, rycerska, epoka Guynemère'ów, v. Richthoffenów, Boelke'ych; dzisiaj walka powietrzna z arystokratycznej stała się demokratyczną. Pilot myśliwski walczy akrobacją, w niej zdobywa sposobność do użycia swej broni (1—2 karabinów maszynowych, strzelających przez śmigło, obserwator wyjątkowo ma ruchomy karabin maszynowy), w warunkach bardzo trudnych, bo w pędzie sumujących się szybkości dwu maszyn walczących, lecących na siebie z szybkością, łatwo przekraczającą 600 km/godz.

Wyszkolenie pilota myśliwskiego jest bardzo trudne i daje ono wyniki tylko o tyle, o ile kandydat jest urodzonym artystą w swym fachu. Z tej to przyczyny piloci myśliwscy cieszą się tak wielką popularnością szerokich sfer społeczeństwa, oczarowanych pięknemi ewolucjami ich lekkich i zwinnych maszyn. Ewolucje te mają zasadnicze znaczenie w walce. Bombardjer walczy z tą, ciągle kręcącą się, osą, zapomocą kara-

binów maszynowych, umieszczonych na dość stałej podstawie (ciężki stateczny kadłub bombardjera), dzięki temu dobry rzemieślnik może wyprawić w zaświaty kilku znakomitych artystów. Rzemieślnik jest tańszy, łatwiej go wyszkolić, a więc łatwiej uzupełnić straty. Maszyny ciężkie są łatwiejsze dla masowej produkcji, jakkolwiek studja nad nowemi ich typami należą do najtrudniejszych ze wzglęgu na złożoność konstrukcji. Produkcja masowa maszyn lekkich jest trudna — musi być bardzo dokładna i musi korzystać z tworzyw o wysokich właściwościach technicznych; wszelkie improwizowane zastępowanie wpływa bardzo ujemnie na właściwości płatowca lekkiego.

Z wyżej wymienionych przyczyn płatowce myśliwskie w swej obecnej postaci są, do pewnego stopnia, zabytkiem epoki, o której uprzednio wspomniałem.

Do typowych myśliwców floty należą: jednomiejscowy Nimrod i dwumiejscowy Osprey, przeznaczony zarazem i do zwiadów.

	Powierzchnia płatów m²	Ciężar całkowity kg	Uzbrojenie
Nimrod 1931	28,8	1615	2 k. m. strzel. przez śmigło
Osprey 1931	32,14	1919	,, ,, ,, ,, ,, oraz 1 k. m. ruch. obserwat.

	Typ silnika	Moc KM na wysokości m	Szybkość km/h na wysokości m	Zasięg km na wysok. m
Nimrod 1931	Rolls-Royce Kestrel II S	$\frac{525}{3505}$	$\frac{310}{3960}$, $\frac{330}{3000}$	$\frac{460}{3960}$
Osprey 1931	Rolls-Royce Kestrel II M.S.	$\frac{525}{0}$, $\frac{500}{915}$	$\frac{280}{915}$, $\frac{278}{3050}$	

Oba płatowce są używane z podwoziem kołowem lub też z pływakami. Osprey ma składane płaty dla ułatwienia hangarowania na lotniskowcach.

Do typu pośredniego należy jednomiejscowy pościgowiec Curtiss F 11 C = 2 Hawk, uzbrojony w 2 nieruchome karabiny maszynowe (1.200 naboi) i 215 kg bomb. Powierzchnia jego płatów liczy 23,4 m²;

ciężar całkowity wynosi 1.847 kg (w tem ciężar pustego płatowca 1.353 kg, specjalne wyposażenie wojenne 51,7 kg, załoga 91 kg, paliwo i smary (na 457 km) 150 kg, uzbrojenie 70,8 kg). Zasięg (przy napełnionych dodatkowych zbiornikach paliwa) 914 km z szybkością krążowniczą.

Typ silnika	Moc Km	Szybkość km/h na wysokości m
Wright Cyclone (R-1820-F 2)	600	$\frac{309}{0}$, $\frac{304}{1525}$, $\frac{299}{3050}$, $\frac{288}{4572}$

Pułap normalny 7.750 m.

Czas wzniosu minut	na wysokość m
3,1	1.525
6,9	3.050
12,2	4.572

Płatowcem myśliwskim i lekkim bombardjerem jest Curtiss F 8 C-4 „Helldiver“ (piekielny nurek) dwumiejscowy, o powierzchni płatów 28,6 m² i ciężarze netto 1.112 kg.

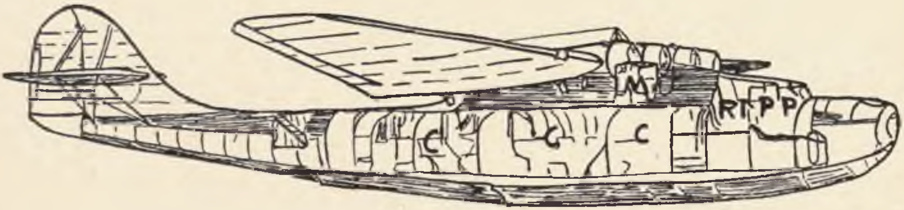
	Myśliwski	Lekki bombardjer
Ciężar rozporządzalny kg . . .	572	691
„ całkowity kg	1.684	1.803

Typ silnika	Moc Km	Szybkość km/h na wysokości m
Pratt & Whitney „Wasp“	450	$\frac{226}{0}$, $\frac{214}{3050}$, $\frac{200}{4575}$

Pułap 6.252 m.

Dwumiejscowy dwupłat Glenn L. Martin Co, t. zw. nurkujący bombardjer („Diving Bomber") Martin 125 (x T 5 M = 1), ma właściwości następujące: powierzchnia płatów 38,7 m², ciężar netto 1.332 kg, szybkość maximalna 224 km/h (z 454 kg bomb); ciężar rozporządzalny 1.130 kg. Wyposażony jest w jeden silnik Pratt & Whitney „Hornet" o mocy 575 KM. Zasięg jego wynosi 680—845 km. Pułap normalny 5.032 m. Na wzniesienie się do 2.318 m zużywa on 10 minut. Oprócz 454 kg bomb ma 3 karabiny maszyn. (1 stały i 2 ruchome).

Obie wymienione maszyny są specjalnością floty Stanów Zjednoczonych A. P.



Flying Clipper Ship Nr. 7.
PP — piloci; RT — radjotelegrafista; M — mechanik; CCC kabiny pasażerskie.

Ciekawem połączeniem bombardjera, torpedowca i zwiadowcy jest dwupływakowy Fokker T IV, uzbrojony w 5 karabinów maszynowych (2.000 strzałów) i 1.000 kg bomb lub 1 torpedę (600 kg). Jego ciężar netto wynosi 4.400 kg, zaś brutto 6.700 kg. Szybkość maximalna 200 km/h, zaś szybkość krążownicza 168 km (zasięg 1.150 km na tej szybkości). Z nadwagą 1.000 kg (ciężar brutto 7.710 kg) startował on w ciągu 45 sekund przy szybkości wiatru 1—2 m/sek. Silniki są dwa Wright „Cyclone" SR 1820 F 2 po 730 KM każdy. Zapas paliwa 1.500 litrów i 60 litrów smaru.

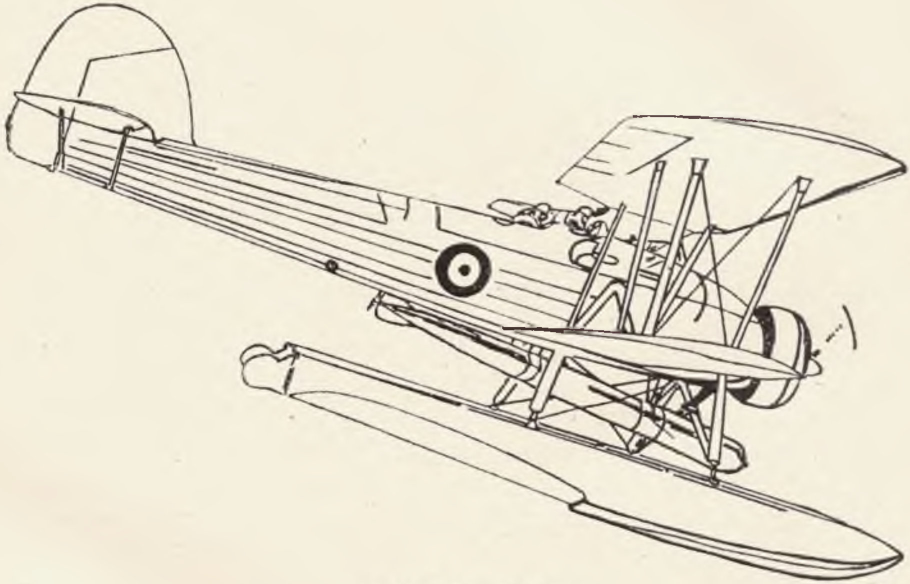
Bombardjer Bellanca odznacza się wielką szybkością zarówno jako płatowiec na podwoziu kołowem, jak i na pływakach; w pierwszym przypadku szybkość ta wynosi 306 km/h, zaś w drugim 282 km/h Zasięg 2.400 km. Uzbrojenie: 5 karabinów maszynowych i 1.016 kg bomb.

	Na podwoziu kołowem	Na pływakach
Ciężar netto kg	3.715	4.250
„ brutto kg	7.420	8.050

Karabiny maszynowe są rozmieszczone w sposób, redukujący do zera martwe pola.

Zaopatrzony jest w 2 silniki Wright „Cyclone" 1820 F po 715 KM.

Połączenie funkcyj torpedowca, bombardjera, obserwatora i zwiadowcy mamy w płatowcu Blackburn „Shark" 2—3 miejscowym, na podwoziu kołowem lub na pływakach. Waży on 3.569 kg. Na wysokości 1.680 m rozwija szybkość 245 km/h. Zasięg wynosi 860 km, zaś pułap 5.000 m. Dane te tyczą się torpedowca bombardjera. Ma on jeden silnik 670/700 KM Siddeley „Jaguar".



Fairey „Swordfish"

Udanym bombardjerem jest Junkers K-43, uzbrojony w 2 karabiny maszynowe, umieszczone ztyłu i 1 strzelający wdół; bomby ma umieszczone pod skrzydłami. Powierzchnia płatów liczy 44 m².

	Na podwoziu kołowem	Na pływakach
Szybkość maximalna km/h	242	219
Zasięg km	850	775
Pułap m	5.800	5.200

Z pośród licznie reprezentowanych maszyn zwiadowczych wymienię trzy: F a i r e y „S e a l", H. M. II „H e i n k e l" i F o k k e r C. VIII—W.

	H. M. II	C. VIII — W.	„Seal"[1])
Powierzchnia płatów m²	45	43,8	—
Ciężar całkowity kg.	2.650	3.000	—
Ciężar netto kg . .	1.675	2.100	—
Silnik KM	Armstrong Siddeley „Jaguar" 430	Gnôme Rhône 14 Krsd 880	Armstrong Siddeley „Panther" II A 525
Szybkość maximalna km/h . / na wysokości m	212 / 0	255 / 2.000	222 / 2.450
Zasięg km	550	600	∾ 730
Załoga ludzi	3	3	3
Uzbrojenie k. m. . .	2	3	2
Podwozie	pływakowe	pływakowe	pływakowe lub kołowe
Czas wznoszenia w minutach . . / na wysokość m	3,2 / 1.000, 28 / 5.000	2,6 / 1.000, 15,7 / 5.000	—
Pułap m	6.000	7.600	—
Paliwo i smary . .	—	415 kg	—

Ich cechą charakterystyczną jest duży zasięg i słabe uzbrojenie; są one wyposażone w przyrządy do latań nocnych i nad morzami (nawigacyjne), radjostacje i t. p.

Na uwagę zasługuje przystosowanie płatowców „cywilnych" do potrzeb wojny. Dwa takie płatowce przystosowali ostatnio Anglicy; są to A v r o 652 i D. H. 89 — płatowce zwiadowcze obrony wybrzeży.

Oba w „cywilu" służyły do przewozu pasażerów (pierwszy przewoził 6 pasażerów, drugi zaś — 8).

[1]) Używany również jako obserwacyjny. Niektórych danych nie ogłoszono.

	Avro 652	D. H. 89 „Dragon Six“
Powierzchnia płatów m²	38,08	31,2
Ciężar netto kg	1.900	1.295 (łącznie z przyrządami nawigacyjnemi, siecią oświetleniową i t. p.)
„ załogi kg	160	77
„ radja i oświetl. kg	84	—
„ paliwa i smarów kg	364	304
„ pasażerów kg	440	—
„ bagażu kg	55	596 (łącznie z ciężarem umeblowania kabiny, radjo)
„ całkowity kg	3.003	2.272 (ciężar rozporządzalny wynosi 970 kg)
Szybkość maximalna km/h	280	265
„ krążownicza km/h	240	225
Zasięg km (zmniejszając ilość pasażerów do 4 i bagażu, a zwiększając ilość paliwa — zwiększamy zasięg do km 965)	765	950
Pułap m	—	5.940
Silniki	2 Siddeley „Cheetak“ po 270/305 KM	2 D. H. „Gipsy-Six“ po 185/200 KM

Jako płatowce zwiadowcze obrony wybrzeży, są one uzbrojone w karabiny maszynowe (na Avro 652 w specjalnej kopule) oraz w bomby.

Zmiany ograniczyły się do zastąpienia umeblowania artykułami bardziej potrzebnemi w pracy zwiadowczej; były więc bardzo nieznaczne. Wytwórnie De Havilland przystosowały już uprzednio do celów wojennych D. H. 84 „Dragon“ na zamówienia rządów Danji i Iraku.

IV

Łodzie latające

Są przeznaczone do służby zwiadowczej i niekiedy do bombardowania. Ponieważ konstrukcja ich umożliwia im przebywanie (nawet długie) na wodzie przeto dają większą gwarancję bezpieczeństwa załodze. Z tego powodu bardziej nadają się do służby, wymagającej dłuższego pobytu w powietrzu, tem bardziej, że wewnętrzne ich urządzenie zapewnia załodze dość znaczne wygody. Start i wodowanie (zwłaszcza na niezbyt spokojnem morzu), dla całkowicie obciążonej łodzi latającej, jest trudny. Konserwacja ich, zwłaszcza w obszarze wód podzwrotnikowych nastręcza wiele trudności.

Blackburn „Perth" jest trójsilnikową łodzią latającą zwiadowczą i patrolowania przybrzeżnego. Waży ona 9.500 kg, razem zaś z ładunkiem 14.750 kg. Trzy silniki Rolls-Royce „Buzzard" II. M. S., o mocy 825 KM każdy, pozwalają na rozwinięcie szybkości 115 węzłów (213 km/h); szybkość krążownicza wynosi 95 węzłów. Normalny zasięg: 870 mil morskich, zaś maximalny (z przeciążeniem) 1.500 mil morskich.

Załoga jej liczy 5 ludzi; posiada ona pomieszczenia (do spania również), kuchnię, zapasy żywności, zbiorniki wody do picia i t. p. Uzbrojenie stanowi: automatyczna armatka 37 mm, 3 karabiny maszynowe i ∾ 900 kg bomb. — Rozmieszczenie broni maszynowej, na dziobie, śródokręciu i rufie, redukuje, praktycznie biorąc, do zera martwe pola.

Do zwiadów dalekich przeznaczona jest Short „Singapore III" o 4 silnikach (po dwa w tandem), uzbrojona w cztery karabiny maszynowe (1 na dziobie, 2 na śródokręciu i 1 na rufie). Ciężar netto wynosi 8.150 kg, paliwa i smarów 2.980 kg, wyposażenie i uzbrojenie 1.320 kg i ciężar całkowity 12.450 kg. Oprócz pomieszczeń, o których wspomniałem wyżej, posiada ona warsztat oraz mostki robocze na gondolach silników. Cztery silniki (2 Rolls-Royce III M. S. i 2 „Kestrel" M. S.) po 525 KM każdy nadają jej szybkość maximalną 120 węzłów. Zasięg wynosi 870 mil morskich na szybkości krążowniczej.

Supermarine „Scapa" (Southampton Mark IV) jest dwusilnikową łodzią zwiadowczą pełnego morza. Uzbrojenie jej składa się z 3 karabinów maszynowych (1.445 strzałów); prócz tego może ona zabrać 450 kg bomb. Gondole silników są zaopatrzone w składane mostki robocze i dźwigi umożliwiające wyjęcie silników na wodzie. 2 silniki Rolls-Royce „Kestrel" III. M. S. pozwalają na rozwinięcie szybkości 125 węzłów (na wysokości 600 m), na wysokości 3.000 m szybkość wynosi 118 węzłów. Pułap normalny 4.500 m. Łódź ta zastąpi

wysłużoną Southampton (2 silniki Napier) z odkrytemi stanowiskami załogi, złożonej z 4 ludzi. Niedawno eskadra N. 205 (F. B.) lotnictwa angielskiego na łodziach Southampton zrobiła rejs ∞ 4.000 mil na m. Południowo-chińskiem; i ukończyła go ściśle według rozkładu i w dobrym stanie; świadczy to o wysokich właściwościach łodzi tego typu. Decyzja o wycofaniu ich ze służby była wywołana głównie względami na wygodę załóg podczas długotrwałych rejsów.

Typem łodzi — amfibji jest Supermarine „Seagull" Mark V, jednosilnikowa (Bristol „Pegasus" II. L. 2P o mocy 600/650 KM), używana do celów obserwacji. Uzbrojenie jej składa się z 2 karabinów maszynowych; podwójne mechanizmy kierownicze umożliwiają wykorzystanie jej do celów szkolenia. Posiada całkowite urządzenie radjotelegraficzne i fotograficzne. Jest specjalnie przystosowana do katapultowania, a więc może być okrętowana na jednostkach walczących, składane zaś płaty pozwalają na okrętowanie jej na lotniskowcach. Podwozie kołowe jest składane w razie potrzeby.

Dużym zasięgiem odznaczają się łodzie latające Keystone PK-7 Martin 122 (PM-2); pierwsza jest przeznaczona do patrolowania przybrzeżnego, a druga do bombardowania lub patrolowania.

	Keystone PK-7	Martin 122 (PM-2)
Ciężar netto kg	—	4.132
Ciężar całkowity kg	7.402	7.637
Zasięg mil morskich	1.080	810 (bombardjera) 1.250 (patrolowca)
Szybkość węzłów	103	106
Silnik Wright „Cyclone" (ilość i moc)	2×525 KM	2×550 KM

Włoska łódź latająca Savoia-Marchetti S-55 posiada dwa kadłuby. Rozwija ona szybkość 111 węzłów. Zasięg jej wynosi 650—1.190 mil morskich. Jest wyposażona w dwa silniki, chłodzone wodą Isotta Fraschini „Asso", po 800 KM każdy.

Do łodzi latających, które niedawno dokonały grupowego długodystansowego rejsu należą Consolidated P2-Y1, dwusilnikowe (2×575 KM Pratt & Whitney „Hornet") z krytym kokpitem. Przeleciały one z Norfolk (Virginia) do Coco Solo (Panama) oraz z Coco Solo do San Diego (2.900 mil), biorąc paliwo po drodze w Acapulco (Meksyk).

Następnie zrobiły rejs z San Francisco do Honolulu, pokrywając 2.150 mil morskich w ciągu 25 godzin. Przy starcie każda łódź ważyła 17 ton w czem sama łódź 9.100 kg, paliwo 6.150 kg, załoga (5 ludzi) 364 kg, żywność 34 kg, woda 36,4 kg, smary 36,4 kg. Wymieniona wyżej ilość paliwa miała wystarczyć na 32—35 godzin lotu.

„Ostatnim krzykiem" wśród łodzi latających jest Short R. 24/31, dwusilnikowa (Rolls-Royce Goshawk VIII).

Właściwości jej są następujące:

Ciężar netto kg	5.320	
Paliwo i smary	1.495	
Wyposażenie i uzbrojenie kg	1.580	(3 k. m., ∾ 1.000 kg bomb lub 1 torpeda 457 mm)
Ciężar całkowity kg	8.395	
Szybkość węzłów max. . .	130	
Szybkość węzłów krążown. .	100	(na wysokości 900 m)
Zasięg mil morskich	850	
Pułap normalny m	4.450	

Załoga składa się z 5 ludzi.

Z pośród licznych łodzi latających „cywilnych", które bardzo łatwo przystosować do potrzeb wojny morskiej, wymienię Martin 130 (znana p. n. „Flying Clipper Ship Nr. 7") i Latécoère 521.

	„Flying Clipper Nr. 7"	Latécoère 521
Ciężar netto kg . .	10.478	19.752
Ciężar rozporządzalny kg	12.655	11.838
Ciężar całkowity kg	23.133	31.590
Szybkość węzłów max.	157	140
Szybkość krążown. .	142 (na wysokości 1.981 m)	119 (na wysokości 1 500 m)
Zasięg mil morskich	1.004 (z 50 pasażerami) 2600 (z pasażerami i 907 kg poczty) 3.470 (tylko z pocztą)	540 (przy normalnej ilości paliwa i smaru 4270 kg)
Silniki	4×825 KM Pratt & Whitney „Twin Wasp."	6×890 KM Hispano Suiza

V

Autogiro

Samolotem, któremu rokują dużą przyszłość, zwłaszcza we flocie wojennej, jest autogiro, jedyny cięższy od powietrza wehikuł bez płatów nośnych. Siłę nośną daje wirnik trójłopatkowy o średnicy 11,28 m, obracający się naokoło pionowej osi. Długość startu wynosi 11 m, natomiast ląduje on zupełnie pionowo. Można więc używać go na okrętach bez konieczności stosowania katapulty i długiego pokładu do pokładowania.

Autogiro R o t a (C. 30. P) dwumiejscowy — waży 544 kg netto, a z pełnem obciążeniem 816 kg. Pułap jego wynosi 5.180 m. Jeden silnik Siddeley ,,Genet-Major" 140 KM, pozwala na osiągnięcie szybkości maximalnej 177 km/h; szybkość krążownicza wynosi 153 km/h. Zapas paliwa (100 litrów) i smarów (15 litrów) pozwala na zasięg około 195 km.

Z powyższego wynika, że obecnie autogiro nie nadaje się do celów wojennych, gdyż ma zbyt mały ciężar rozporządzalny, zamałą szybkość i zasięg. Ponieważ jednak próby startu i pokładowania (jak np. w 1931 na lotniskowcu L a n g l e y i w 1934 na hiszpańskim lotniskowcu D é d a l o) dały dobre wyniki, przeto nie jest wykluczone, że konstruktorzy uczynią zeń maszynę, nadającą się do praktycznego wykorzystania w lotnictwie morskiem. Usunięcie wad, o których wspomniałem wyżej, nie rozwiąże jeszcze całkowicie zagadnienia, gdyż trzeba będzie przystosować sprzęt uzbrojenia do specyficznych wymogów tej oryginalnej maszyny (karabiny maszynowe strzelające przez wirnik). Po zwiększeniu szybkości i ciężaru użytecznego, nadawałaby się ona w pierwszym rzędzie jako przybrzeżny wykrywacz okrętów podwodnych oraz bombardjer torpedowy. Jest to jednak, powtarzam, muzyka przyszłości.

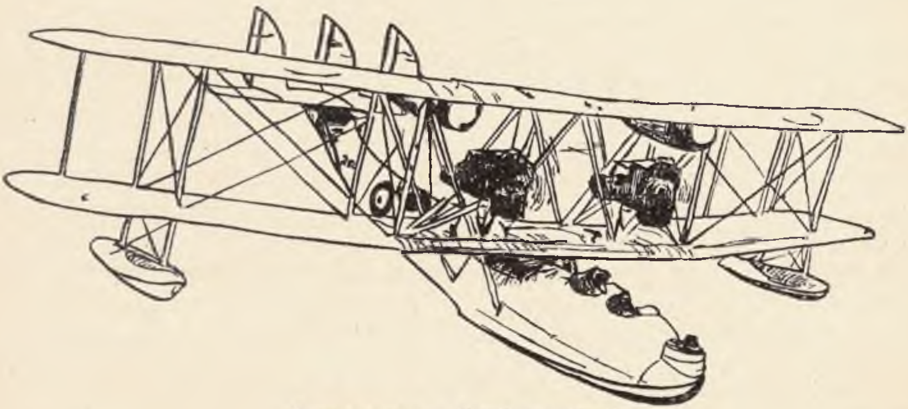
VI

Sterowce

Podczas wielkiej wojny zastosowano na szeroką skalę sterowce w Anglji, Niemcy używali ich znacznie mniej. Ponieważ nie posiadano praktycznie wypróbowanych wzorów, przeto musiano eksperymentować, wykorzystując jako środek napędowy silniki samochodowe.

Sterowców używano do patrolowania oraz do konwojowania okrętów, tudzież do bombardowania.

Pierwsze sterowce angielskie typu S. S. o pojemności 1.700 m³ miały 1 silnik 70 KM Renault; załoga ich składała się z 2 ludzi. Zasięg wynosił 100—120 mil morskich. Sterowce C o pojemności 5.100 m³ miały 2 silniki i załogę z 5 ludzi. Jednosilnikowe (75 KM — Rolls-Royce) Zero (lub SSO) o pojemności 1.960 m³ mogły przebywać w powietrzu około 12 godzin. Do największych należał dwusilnikowy North Sea o pojemności 9.900 m³. Sterowiec miękki Coastal Star o pojemności 5.000 m³ ustalił swego rodzaju rekord, gdyż pracował 2 lata i 75 dni, przeleciawszy w tym okresie 66.500 mil morskich w ciągu 2.500 godzin, t. j. średnio każdego dnia był w powietrzu 3 godziny 6 minut.



Supermarine „Southampton"

Ogółem podczas wielkiej wojny Anglja zbudowała 213 sterowców, które przeleciały 2.160.000 mil morskich w ciągu 90.000 godzin. Z tej liczby 56 sterowców w ciągu 17 miesięcy (od czerwca 1917 do października 1918) wykonało 9.000 patrolowań i 2.210 konwojowań okrętów, robiąc w ciągu 59.700 godzin 1.500.000 mil morskich.

Technikę lotów oraz sam sprzęt usprawniono pod koniec wojny tak dalece, że w ciągu 11 miesięcy w 1918 r. tylko przez 9 dni sterowce angielskie nie latały, czyli, że przerwa wynosiła tylko 2,63% czasu. Jest to wspaniały wyczyn, świadczący dobrze o wartości sprzętu i ludzi go obsługujących.

Sterowce francuskie były znacznie mniejsze niż niemieckie; loty ich były znacznie krótsze (najdłuższy 37 godzin), lecz latały one częściej, gdyż przez 2 lata — 1917 i 1918 — wykonały 2.329 lotów w ciągu 16.297 godzin, przebywając ponad 1 miljon kilometrów.

Morskie sterowce włoskie pracowały dość wydatnie, skoro 22 z nich tylko w 1918 wykonały 650 lotów w ciągu 2.200 godzin, robiąc 75.600 mil morskich.

Niemcy w ciągu wojny zbudowały 73 sterowce dla floty (i 50 dla wojska); doprowadziły one wytwórczość do bardzo wysokiej normy, gdyż budowa 1 sterowca trwała mniej niż miesiąc. Sterowce te, o objętości dochodzącej do 68.500 m³, wykonały nad morzem 680 lotów i 317 nad lądem. Większość tych lotów trwała około 24 godzin, a ich długość wynosiła parę tysięcy kilometrów. Najdłuższy lot trwał 90 godzin. Ustaliły one maximalną wysokość na 7.650 m, szybkość wzrosła do 122 km/h.

Bezpośrednio po wojnie, w lipcu 1919, angielski sterowiec R-34, o objętości 56.600 m³ (5 silników po 250 KM), wykonał pierwszy lot tego rodzaju na trasie Anglja—Ameryka—Anglja, przebywając 3.140 mil morskich w ciągu 183 godzin.

Pomimo bardzo wydajnej działalności podczas wojny oraz udatnego początku działalności pokojowej, sterowce straciły dużo na popularności, wyjąwszy Niemcy. Zbudowano kilka olbrzymów, z których powodzeniem cieszy się dotychczas tylko Graf Zeppelin, niezmordowanie pracujący na linji Friedrichshafen—Ameryka Południowa.

	LZ—126 (Los Angeles)	ZR—1 (Shenandoah)	ZRS—4 (Akron)	R—100	Graf Zeppelin
Objętość m³ . . .	70.000	70.000	184.000	140.000	105.000
Długość m . . .	200	220	236	212,7	236,6
Największa średnica m . . .	27,64	24,4	40,4	—	—
Ilość i moc silników	4×400	7×300	8×536	6×660	5×530
Ciężar netto ton .	—	—	—	103	43
„ użyteczny t	46	35	82,4	16 [1])	40 [1])
Szybkość max. węzłów	66,6	65	89	71,5	69
Szybkość krążownicza węzłów . .	59,5	54	—	—	54
Zasięg mil morskich	—	—	9.200	3.240	6.500—7.560

[1]) Tylko ładunek płatny.

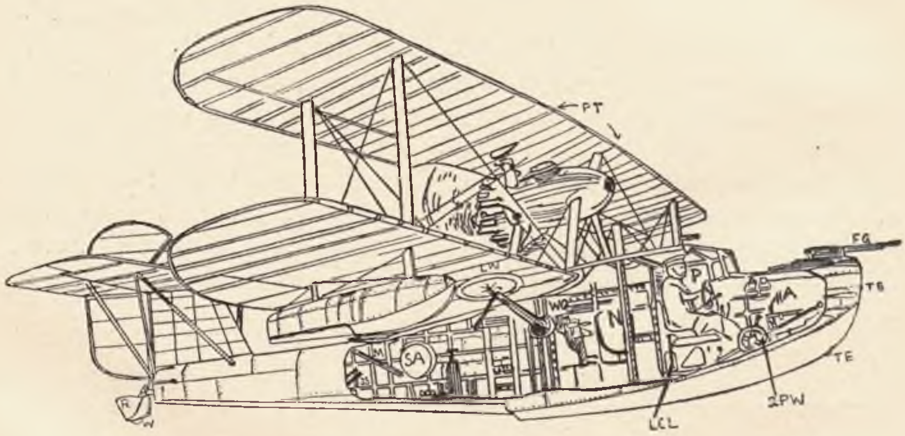
Niewątpliwie sterowce, zwłaszcza duże, są bardzo kosztowne (olbrzym kosztuje około 20 miljonów złotych), dość trudno niemi kierować, zwłaszcza podczas niepogody i blisko ziemi; ich szybkość jest nieduża, lecz zato mają wielki zasięg, rozporządzają wielkim ciężarem użytecznym oraz mogą „trwać w miejscu", co jest poza zakresem możliwości płatowca. Nadają się więc bardzo dobrze do służby zwiadowczej i patrolowej nad morzami i oceanami.

Katastrofy, jakie były udziałem paru wielkich sterowców, zniechęciły naogół sfery wojenno-morskie do wyposażania floty w statki powietrzne tego rodzaju. Jednak studja nad sterowcami, zwłaszcza mniejszemi, są prowadzone dość intensywnie, co tłumaczy się ich wielkiemi zaletami w służbie zwiadowczej, patrolowania i konwojowania. Z drugiej zaś strony, niezaprzeczona przydatność wielkich sterowców do dalekich lotów oraz do utrzymywania regularnych połączeń — jak to udowodnili Niemcy — wskazują na to, że przyczyna niepowodzeń tkwi w konstrukcji (katastrofa R 101) lub w nieumiejętności obsługi (M a c o n). Obie te przyczyny można z powodzeniem usunąć. Jeżeli chodzi o duży ciężar rozporządzalny i duży zasięg, to wchodzą w grę tylko duże sterowce. Sterowce małe nadają się do służby przybrzeżnej. Do takich ciekawszych liliputów należą Z. M. C.-2 marynarki wojennej St. Zj. A. P. i N o r g e półsztywny systemu Nobile, który wykonał piękny pionierski lot na linji Spitzbergen—biegun północny—przyl. Barrow—Alaska (71 godzin, 810 mil morskich), przeleciawszy uprzednio z Rzymu do Kingsbay (Spitzbergen).

	Z. M. C.-2 (cały metalowy)	N o r g e
Pojemność m³	5.720	18.500
Długość m	45,56	106
Ciężar netto t	4,03	13
„ użyteczny t . . .	1,51	7,35
Ilość i moc silników . .	2×200 KM WrightWhirlwind I.-5	3×250 KM Maybach
Paliwo kg	544	5.350 (łącznie paliwo i smary)
Smary kg	90	
Szybkość max. węzłów .	54	61
„ krążownicza węzł.	43 (na 1 silniku)	43
Zasięg mil morskich . . .	590—865	2.260
Załoga	3 ludzi	16 ludzi (w tem i uczeni)

Z. M. C.-2 był tak dobrze uszczelniony (nitowanie trójrzędne i doszczelnienie rodzajem asfaltu), że upływ gazu nie przekroczył 0,1 litra na 1 m^3 w ciągu 24 godzin, a więc wynosił mniej niż przy użyciu najlepszych powłok z tkaniny. Był on, jak wszystkie sterowce St. Zj. A. P., napełniony helem. Wprawdzie siła nośna helu jest nieco mniejsza niż wodoru, gdyż wynosi 1,1 kg na 1 m^3, zaś dla wodoru 1,2 kg na 1 m^3, lecz hel jest niepalny i chemicznie obojętny.

Użycie sterowców w strefach zimnych jest dlatego korzystne, że niska temperatura i zwiększone ciśnienie atmosferyczne zwiększają ich siłę nośną, tak np. N o r g e z obniżeniem temperatury o 1^0 zwiększał swą siłę nośną o 70 kg, a wzrost ciśnienia o 1 mm słupa rtęci powodował zwiększenie tej siły jeszcze o 30 kg. Mając więc przy odlocie temperaturę —11^0 C i ciśnienie 775 mm, mógł Nobile zwiększyć obciążenie o 1,15 t.



Supermarine „Seagull" Mk. V

FG — dziobowy karabin maszynowy; TE — zaczep holowniczy; A — kotwica; AD — bęben kotwiczny; P — pilot; N — nawigator; WO — radjotelegrafista; Z.PW — kierownica dla 2-go pilota (złożona); LCL — dźwignia do podnoszenia podwozia; M — rufowy karabin maszynowy (złożony); SA — kotwica morska (złożona); JS — części zamienne; R — ster; W — koło rufowe; LW — koło podwozia, schowane w płacie; PT — zbiorniki paliwa.

Użycie małych sterowców do celów wojennych napotka o tyle na trudności, że konieczność skasowania martwego pola od góry zmusi do umieszczenia na górze kadłuba karabinów maszynowych, a więc do przeprowadzenia przez kadłub pionowego korytarza, co odbije się ujemnie na nośności. Nieznaczne jednak zwiększenie wymiaru kadłuba może temu zaradzić. Nie odbije się to ujemnie na ciężarze kadłuba, gdyż spawanie (zamiast nitowania) zmniejszy o kilka procentów ciężar konstrukcji.

Technika lotów poczyniła tak wielkie postępy, że sterowiec może funkcjonować z regularnością pociągu kolejowego, oczywiście przy odpowiednio wyszkolonej załodze. Tworzywa są obecnie pierwszorzędne. Nic więc nie stoi na przeszkodzie do realizacji typów, najlepiej odpowiadających założonym warunkom, gdyż są wytrawni konstruktorzy. Sterowiec nie jest efektowny, nie wykonywa ewolucyj, mrożących krew w żyłach widzów; zjawienie się sterowca małego czy nawet średniego przechodzi bez echa. Nic więc dziwnego, że niewielu ludzi poświęca się pracy w tak niewdzięcznej dziedzinie. Przytoczone jednak wyżej dane wykazują tak wielką przydatność sterowców, że w razie wojny ich budowa stanie się przedmiotem ożywionej działalności biur konstruktorskich i warsztatów, gdyż na wojnie rozstrzyga nie teatralno-akrobatyczny efekt, lecz użyteczność w ciężkiej i żmudnej służbie, zdala od widzów i oklasków, ale blisko morza, nieprzyjaciela i śmierci.

VII

Środki walki

Płatowce zwalczają wzajemnie siebie oraz cele naziemne (i na okrętach) nieosłonięte zapomocą karabinów maszynowych różnych systemów i kalibrów. Do zwalczania celów osłoniętych służą bomby i torpedy, ostatnie nie różnią się zasadniczo od torped, używanych przez jednostki pływające, są tylko lżejsze (∾ 600 kg) i krótsze.

Bomby dzielą się na: kruszące, odłamkowe oraz chemiczne (zapalające, dymowe).

Poniżej podaję dane, tyczące się bomb Boforsa.

Typ	Ciężar kg	Ciężar ładunku kg	Ciężar ładunku %	Długość całkowita mm	Średnica maximalna mm	Uwagi
50 kg	48,5	20,5	42,3	1.205	178	kruszące
100 „	94	42,5	45,2	1.405	254	kruszące
250 „	260	156	60	2.000	406	kruszące
12 „	13	1	7,7	638	95	Ilość odłamków 800 po 10—15 g
25 „	24,3	2,6	10,7	865	116	1.300 po 15-20 g

Zapalniki bomb uzbrajają się po przeleceniu przez bombę pewnej odległości, wynoszącej:

dla bomb	12 kg	. . . .	200—250 m
,, ,,	25 ,,	. . . .	300—350 ,,
,, ,,	50 ,,	. . . .	400—450 ,,
,, ,,	100 ,,	. . . .	500—600 ,,
,, ,,	250 ,,	. . . .	500—600 ,,

Przy użyciu zapalnika ze zwłoką 15-sekundową, umieszczonego w ogonie bomby, odległości te są znacznie mniejsze i wynoszą:

dla bomb	50 kg	. . . .	75—100 m
,, ,,	100 ,,	. . . .	100—125 ,,
,, ,,	250 ,,	. . . .	150—175 ,,

Bomby do niszczenia okrętów podwodnych są wyposażane w hydrostaty.

Bomb większych (dochodzących do 1.000 kg) z reguły nie używa się na płatowcach morskich, gdyż bomby im cięższe, tem mniej można ich wziąć, prawdopodobieństwo zaś trafienia jest tak małe, że trzeba koniecznie wyrzucić znaczną ich ilość.

Skuteczność bomby jako środka do zwalczania okrętów nie została jeszcze udowodniona; dotychczasowe próby, przeprowadzane na okrętach zakotwiczonych i nieodpierających natarcia bombardjerów, dały wyniki ujemne, żaden bowiem okręt nie zatonął, dopiero artylerja musiała go wykończyć.

Do zwalczania płatowców służą karabiny maszynowe, działka samoczynne oraz armaty do 152 mm włącznie.

Kaliber mm	Donośność pionowa km	Promień rażenia m	Szybkość ognia strzałów/minutę
12,7	5	—	350—450
37	7,6	—	60—200
25	—	—	160—180
40	4,5	—	100—200
105	11	—	—
127	9	300	15

Kalibry duże do 152 mm (największy, stosowany w obronie przeciwlotniczej,) służą zasadniczo do zwalczania lekkich jednostek pływających; wielkie kąty podniesienia umożliwiają wykorzystanie ich w obronie przeciwlotniczej.

Do biernych środków obrony przeciwlotniczej należą wzmocnione pokłady oraz podwodna część kadłuba (grodzie i t. p.). Zasadnicze jednak znaczenie mają środki czynne czyli sprzęt ogniowy wyżej wymieniony. Sprzęt ten odznacza się wielką donośnością pionową, dużemi kątami podniesienia (do 90°) i znaczną szybkostrzelnością. Te cechy czynią zeń niebezpiecznego przeciwnika płatowców.

Lotnictwo zwalcza okręty, wykorzystywując zaskoczenie (jedna grupa płatowców rozpościera zasłonę dymową, z poza której grupa bombardująca wyłania się tylko na bardzo krótką chwilę, w celu zrzucenia bomb lub torpedy) oraz swą wielką szybkość i zwrotność (amerykańskie Helldiver i Diving Bomber). Taktyka ta nie została praktycznie sprawdzona; ćwiczenia (manewry) nie wykazały do ostatnich czasów, aby lotnictwo mogło zwalczać okręty wojenne; wprawdzie podczas wojny używano płatowców przeciwko okrętom podwodnym, które szukały ratunku w zanurzeniu i ucieczce, lecz dzisiaj należy oczekiwać od okrętów podwodnych postawy czynnej, ofensywnej, wyrażającej się w użyciu przeciwlotniczych karabinów naszynowych, umieszczanych na nadbudówkach. Środki obrony oraz mała powierzchnia czynią z okrętów wojennych niewdzięczny objekt działania lotnictwa. Nic więc dziwnego, że lotnictwo morskie rozwija się głównie w kierunku zwiadów, obserwacji i t. p., lecz nie walki w ścisłem tego słowa znaczeniu.

VIII

Lotniskowce.

Służą one do przewozu, napraw i konserwacji płatowców.

Uzbrojenie ich jest słabe, chociaż niektóre są uzbrojone tak, jak krążowniki (np. Lexington i Saratoga mają po 8 armat 203 mm, 12 armat 127 mm; francuski Béarn ma 8 armat 155 mm, 6—14 funtowych, 8 trzyfuntowych, 12 karabinów maszynowych i 4 wyrzutnie torped; japońskie Kaga i Akagi — po 10 armat 203 mm, 12 armat 119 mm i 22 karabiny maszynowe), co nie jest wytłumaczone ich zasadniczem przeznaczeniem, lecz raczej niejasnością doktryny ich użycia. Lexington i Saratoga odznaczają się silnem opancerzeniem (pas 152 mm, pokład 76 mm) oraz znaczną żywotnością (potrójny kadłub i bulges). Lotniskowce nowsze i najnowsze (Ryujo, Ranger, Yorktown, Enterprise, — pierwszy japoński,

pozostałe trzy — St. Zj. A. P.) mają wyporność w granicach 7.600—20.000 t; wyporność lotniskowców starszej daty dochodziła do 41.000 t.

Ilość płatowców, jakie zabierają lotniskowce, podaję niżej.

Nazwa	Ilość płatowców	Uwagi
Bearn	40	
Kaga	60	przerobione z krążowników bojowych
Akagi	30—50	
Hosho	26	
Ranger	75	
Lexington	90	przerobione z krążowników bojowych
Saratoga	79 (z zapasowemi 120)	
Langley	33	przerobiony z węglowca
Argus	20	
Hermes	20	
Eagle	24	przerobiony z okrętu bojowego
Furious	33	przerobiony z krążownika bojowego
Courageous	42	przerobione z krążowników
Glorious	33	
Albatross	9 wodnopłatowców	
Dédalo	25 płatowców, 2 sterowce, 2 balony	

Szybkości lotniskowców wahają się w granicach 12,5 (D é d a l o), 20,2 (Argus) — 33,25 (Saratoga) węzła.

Są one wyposażone w warsztaty naprawy kadłubów i silników.

Ponieważ użycie ich poza zespołami floty nie jest przewidziane, przeto obecnie przeważa dążenie, zaznaczone już od dłuższego czasu, osiągnięcia szybkości takiej, aby lotniskowce mogły iść łącznie, nietylko z okrętami linjowemi, lecz i z lekkiemi. Floty oceaniczne forsują jeszcze duże zasięgi, co jest zupełnie zrozumiałe ze względu na wielkie odległości od podstaw działania do teatru operacyjnego.

Obecny stosunek lotnictwa floty do lotnictwa obrony wybrzeży [1]) obrazuje następna tablica:

[1]) Tylko płatowce przysposobione do pracy, zgodnie z wymaganiami wojny morskiej.

	Imperjum Brytyjskie	St. Zj. A. P.	Japonja	Francja	Włochy
Lotnictwo floty	1	2	1,3	0,3	niewielka
,, obrony wybrzeży . .	1	2,75	2,9	2,25	3,5
Razem	1	2,38	2,1	1,27	∾ 1,7

Widzimy więc, że najsilniej jest rozwinięte lotnictwo floty w Stanach Zjednoczonych A. P., a lotnictwo obrony wybrzeży — we Włoszech, wszędzie zaś lotnictwo obrony wybrzeży jest naogół silniej rozbudowane, przyczem cecha ta występuje najsilniej we Włoszech i Francji.

Znaczenie ilości jest duże wszędzie, przejawia się więc ono i w działaniach na morzu, co wynika z niżej przytoczonych danych.

Zadanie	Czas — ilość wymagana	Stosunek
Zbadać obecność nieprzyjaciela (floty) w obszarze 180×130 mil	60 płatowco-godzin	1
To samo, lecz w obszarze dwa razy większym	265 płatowco-godzin	∾ 4,5
Obserwować naokoło floty w pewnej od niej odległości w ciągu 7 godzin na 1 dzień	170 płatowco-godzin	1
To samo, lecz w ciągu 14 godzin na 1 dzień	405 płatowco-godzin	∾ 2,4

Przytoczone liczby tyczą się tylko rozpoznania. Jeżeli chodzi o bitwę, to znaczenie ilości występuje jeszcze dobitniej, gdyż powodzenie natarcia lotniczego wymaga, aby rozporządzało ono ilością większą od tej, jaką mogą opanować środki obrony przeciwlotniczej okrętów atakowanych. Zupełnie więc zrozumiałe jest dążenie do zwiększenia ilości lotniskowców oraz ilości płatowców, przewożonych przez nie.

Z. Z.

TRANSPORT WYDAWNICTW NIEPODLEGŁOŚCIOWO-REWOLUCYJNYCH DROGĄ MORSKĄ.

Ruch niepodległościowo-rewolucyjny posiadał swój szumnie nazwany „statek wojenny". Chociaż powstanie tego statku było wywołane potrzebami i koniecznością ułatwienia techniki przy przewozie bibuły rewolucyjnej, z jakże wielkiem wzruszeniem dowiadujemy się, że i w pokoleniu, które życie całe poświęciło walce nad odzyskaniem niepodległości, kiełkowała idea stworzenia floty polskiej na Bałtyku — wszak twórcy tę skromną łódź żaglową nazwali „statkiem wojennym", uważając ją za „zaczątek floty polskiej". Z niej też cieszył się szczerze Marszałek Piłsudski, gdy przyjechawszy do Petersburga w lutym 1904 r., dowiedział się o jej istnieniu, jak również o jej kapitanie, pewnym Szwedzie, oddanym i przywiązanym do Polaków.

Warto więc słów parę poświęcić wyzyskaniu drogi morskiej dla transportu i przemycania bibuły rewolucyjnej i słowa polskiego naszym rodakom w zaborze rosyjskim.

Z artykułu Władysława Dehnela [1]) p. t. „Odesa", dowiadujemy się, że wyraz ten w języku P. P. S. oznaczał granicę morską Sztokholm—Helsingfors, a następnie Abo—Wybórg—Białoostrów—Petersburg. Należy sobie uprzytomnić, że granica powyższa miała wiele momentów, sprzyjających wszelkiemu przemytowi, z ryzykiem względnie niewielkiem, a mianowicie główniejszym z nich był fakt obsługiwania granicy morskiej pomiędzy Szwecją a Finlandją przez celników finlandczyków, jak wiadomo, niezwykle wrogo i niechętnie usposobionych dla rządu i narodu rosyjskiego. Dalszem ułatwieniem była mała ilość żandarmów rosyjskich i nadzór polityczny znacznie słabszy nad granicą. W ten sposób granica ta stanowiła idealne miejsce dla łatwiejszego transportu i zmylenia czujności rosyjskich żandarmów, tembardziej, że książki nie podlegały wogóle cleniu przez fińską straż celną, tak, że literatura, zapakowana w skrzyniach, była przewożona ze Szwecji do Finlandji, na stacji zaś granicznej finlandzko-rosyjskiej Białoostrów — rewizja odbywała się powierzchownie, bagaż bowiem rewidowano dopiero w Petersburgu.

Początek tej placówki nad Bałtykiem datuje się od roku 1900. Twórcami i założycielami jej byli Ksawery Prauss i Aleksander Sulkiewicz.

Omawiając technikę samego transportu, nie możemy zapominać, że praca powyższa wymagała wiele czujności, poświęcenia, sprężystej organizacji, no i wreszcie pieniędzy, ponieważ literatura była przewożona w bardzo wielkiej ilości, docierając do rzesz inteligentów, robotników i żołnierzy — Polaków.

Skolei słów kilka poświęćmy stronie faktycznej i organizacyjnej. A więc początek drogi, jaką odbywało słowo polskie, był następujący: z Londynu jechała na przechowanie bibuła, na nazwisko pewnego Szweda, który zaznajomił Praussa z przemytnikami szwedzkimi; do transportu używano łodzi rybackich, w dużej ilości znajdujących się na wyspach morza Bałtyckiego; wynajęci rybacy, przewożąc bibułę swojemi łodziami do Helsingforsu, rzecz oczywista, nie wiedzieli, co zamknięte skrzynki zawierają. W Helsingforsie przechowywano bibułę również u pewnego zaufanego Finna, w dobrze zakonspirowanem miejscu. Następnie, już w wielkiej konspiracji, rozbierano częściami zawartość skrzyń i przewożono w walizkach do Peters-

[1]) „Niepodległość", tom XII, 1935, str. 193—220.

burga. Ten ostatni etap podróży połączony był również z wielkiemi niebezpieczeństwami i całym szeregiem trudności technicznych.

W ten sposób przewieziono od roku 1900 do 1903 wielką ilość literatury, aż wystąpiły przeszkody, które pociągnęły za sobą reorganizację „Odesy".

Jak wiadomo, jechać naładowaną łodzią przez Bałtyk nie jest bezpiecznie. Okres takiej możliwości był bardzo krótki: według słów autora, trwał zaledwie przez miesiąc maj, a wówczas łodzie były rozchwytywane i odpowiednio drogie. Dla uczestników transportu przyszły ciężkie chwile kłopotów materjalnych, chociaż za dzieła Mickiewicza i Słowackiego najbiedniejsi studenci, odmawiając sobie obiadów i kolacyj, płacili wysokie ceny, lecz wobec olbrzymich kosztów transportu, zagadnienia pieniężne nie były jeszcze rozwiązane.

Wówczas więc Dehnel przedstawił Sulkiewiczowi do aprobaty plan zakupna własnej łodzi żaglowej, na którejby można było przewieźć jednorazowo około 250 kg bibuły. Droga miała być następująca: ze Sztokholmu załadowaną łodzią żaglową jechało się do jakiejkolwiek oddalonej wyspy od strony finlandzkiej, a później już wynajętą rybacką łodzią do Abo, zbaczając dla ostrożności z morskiego traktu. Obsługa takiej żaglówki wymagała tylko dwóch ludzi. Sulkiewicz, wbrew obawom autora, przystał na ten projekt, i tak w marzeniach i rozmowach owa łódź nazwana została „pierwszym statkiem polskiej floty bałtyckiej", a Szweda, który całą akcją zakupna łodzi kierował i na niej później jeździł, jej kapitanem.

Na wiosnę w 1904 roku przystąpiono de realizacji kupna łodzi, zmobilizowawszy zasób gotówki i oczyściwszy uprzednio składy w Finlandji z zapasów literatury, i zorganizowawszy odpowiednio rybaków w Abo oraz dalsze etapy transportu z Abo do Wyborga.

Łódź została kupiona w Sztokholmie. Oto, co autor mówi o swem pierwszem wrażeniu po nabyciu łodzi:

„Następnie udaliśmy się do przystani, gdzie kapitan sprezentował mi naszą łódź. Papatrzyłem na tę nikłą łupinę, przyszłą nosicielkę wolnego rewolucyjnego słowa i pomyślałem, że groźniejsza jest ona w danej chwili dla potęgi caratu od potężnego krążownika, że bliższa mi jest od potężnego kadłuba pobliskiego statku oceanicznego. Z rozkoszą wstąpiłem na naszą polską łódź i chciało mi się upaść na jej dno i objąć ją całem sercem, jako żywego najdroższego przyjaciela, jako najbliższego towarzysza walki o lepsze jutro, o przyszłą Polskę".

Pierwszą podróż odbyto zupełnie pomyślnie. Jedną z takich licznych podróży odbył Dehnel osobiście i oto, jak ją opisuje: „Wyruszyliśmy ze Sztokholmu któregoś pięknego dnia czerwcowego na łodzi, na której oprócz mnie i dwóch żeglarzy znajdowało się coś 10 skrzynek bibuły. Rozpoczęliśmy podróż około godziny 6-ej rano, a przybyliśmy do wyspy finlandzkiej jakoś po południu około godziny 5-ej, podróż więc trwała jedenaście godzin. Jechaliśmy morskim traktem, którym jeździły statki, zupełnie bezpieczni przed czujnem okiem żandarma rosyjskiego, gdyż drogę odbywaliśmy między wyspami szwedzkiemi, a następnie otwartym Bałtykiem.

Trudno opisać uczucia, które towarzyszyły tej drodze. Początkowo nie odczuwało się prawie fali, gdyż droga prowadziła między wyspami. Przy sprzyjającym wietrze łódź mknęła jak strzała. Wrażenie było silne, lecz oko spoczywało ciągle na wyspach i nie odczuwało się w pełni potęgi morza. Stopniowo wyspy stawały się coraz rzadsze, fala powiększała się coraz groźniej i zapanowało uczucie bezradności wobec potęgi żywiołu. Mimowoli człowiek, ogarnięty strachem, zaczynał uważać za szaleń-

stwo puszczenie się w takiej łupinie na bezmiary morskie. Lecz patrząc na spokojne i życzliwie uśmiechnięte twarze żeglarzy, nabierało się przeświadczenia, że żadne niebezpieczeństwo nie grozi i że wszystko odbywa się normalnie. Przy mocniejszem przechyleniu się łódki kurczowo chwytałem za jej burtę, lecz strach gdzieś odleciał, a pozostało tylko uczucie czegoś nowego, czegoś potężnego, co wola ludzka opanowała i ujarzmiła. Opanowanie groźnego, ślepego żywiołu przez małą łupinę z drzewa było aktem tak wielkiej woli i siły człowieka, że mimowolnie chciało się pogłaskać falę morską, jak grzywę groźnego lecz opanowanego rumaka, który poddał się woli jeźdźca, nie stracił ognia i fantazji, lecz uszanował wolę swego pana.

Gdyśmy wjechali na otwarte morze i fala wzrosła do wysokości nadzwyczajnej, odczuwałem nie tyle uczucie strachu, ile podziwu, jak zgrabnie żeglarze robią żywioł posłusznym woli człowieka. Gdy łódź spadała z falą na dół, czekało się spokojnie, kiedy zmieni pozycję i wypłynie na falę, ażeby spaść znowu wdół.

Dotarliśmy szczęśliwie do znanej moim żeglarzom wyspy i tam byliśmy gościnnie podejmowani przez miejscowych rybaków. Po słodkim śnie udaliśmy się w powrotną drogę do Sztokholmu, dokąd przybyliśmy bez żadnych przygód zupełnie szczęśliwie".

W 1904 i 1905 latach entuzjazmu rewolucyjnego, budzenia się narodów do walki z caratem i znienawidzonym rządem — „Odesa" funkcjonowała niezwykle sprawnie.

Nadmienić jeszcze należy, że w tymże okresie transport został rozszerzony na broń i amunicję. Fakt ten zmienił wiele w życiu i sercach rewolucjonistów, pobudzając ich do walki orężnej.

Widzimy więc, jak mimo wielkich trudności finansowych, rozszerzenia akcji na wiele osób postronnych, niebezpieczeństw odbywania szlaków morskich łodziami, gdzie katastrofa spowodu wielkiej ilości raf podwodnych groziła ustawicznie — niezwykle sprawnie funkcjonował ten transport, to też bardzo możemy być dumni z owego „zaczątku floty polskiej".

ZENON MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Przewóz emigrantów drogą morską

Dekret Prezydenta R. P. z dnia 27 sierpnia 1935 r. o przewozie emigrantów do krajów zaoceanicznych (Dz. U. R. P. Nr. 66, poz. 414) postanawia, iż obywatele polscy, emigrujący do krajów zaoceanicznych, powinni być kierowani wyłącznie przez porty polskiego obszaru celnego. Koncesje i zezwolenia na przewóz emigrantów obywateli polskich drogą morską, przewidziane przepisami o emigracji, będą udzielane tylko z uwzględnieniem powyższego warunku. Jednak Ministrowie Opieki Społecznej oraz Przemysłu i Handlu w przypadkach siły wyższej, lub gdy szczególne okoliczności tego wymagają, będą mogli w drodze wspólnych zarządzeń pisemnych ustanawiać specjalne warunki dla poszczególnych przewozów lub poszczególnych szlaków przewozu morskiego obywateli polskich.

Według art. 2 powyższego dekretu, warunki przewozów morskich emigrantów w okresie do 31 grudnia 1935 r., Ministrowie Opieki Społecznej oraz Przemysłu i Handlu będą mogli przejściowo regulować w drodze zarządzeń specjalnych.

Na podstawie tego przepisu wydali oni zarządzenie z 28 września 1935 r. (Monitor Polski Nr. 225, poz. 264), według którego przewóz emigrantów obywateli polskich, wyjeżdżających do Stanów Zjednoczonych Ameryki w czasie od 1 października do 31 grudnia 1935 r., powinien się odbywać z portów polskiego obszaru celnego bezpośrednio.

P. K. P. a porty

Minister Komunikacji zarządzeniem z dnia 14 października 1935 r. wydał statut organizacyjny Biura Gdańskiego Polskich Kolei Państwowych (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 39, poz. 205). Biuro to jest utworzone w związku z wykonywaniem zadań administracyjnych Polskiego Zarządu Kolejowego na obszarze wolnego miasta Gdańska. Dział Eksploatacyjny tego Biura obejmuje między innemi: utrzymywanie łączności z Radą Portu, Delegatem w. m. Gdańska dla spraw kolejowych, Izbą Handlową i Inspektoratem Ceł; udzielanie interesantom informacyj, jakoteż przyjmowanie od nich życzeń i reklamacyj w sprawach ruchowych, przewozowych i taryfowych, oraz komunikowanie im odnośnych załatwień; ponadto obejmuje opracowywanie wniosków w sprawie organizacji masowych transportów i przydziału wagonów dla zwiększonych przewozów.

Ulgi w zakresie opłat stemplowych

Minister Skarbu rozporządzeniem z 7 października 1935 r. o ulgach w zakresie opłat stemplowych od pism, stwierdzających czynności prawne, związane z portami polskiego obszaru celnego (Dz. U. R. P. Nr. 78, poz. 486), dodatkowo zarządził, iż wolne są od opłat stemplowych pisma, stwierdzające: a) zawarcie umowy, na mocy której przedsiębiorca składowy zobowiązuje się do przechowania rzeczy ruchomych w składzie, znajdującym się w porcie polskiego obszaru celnego; b) należności przedsiębiorcy składowego tytułem wynagrodzenia za przewóz do składu lub ze składu, dokonany na obszarze owego portu; c) uiszczenie należności z tytułu składowego, zwrotu wydatków i kosztów, wiążących się z umową, wymienioną pod a), i zaliczek, udzielanych składającemu, oraz należności, wymienionych pod b).

Nadto od opłat stemplowych, przewidzianych w art. 93 ustawy z dnia 1 lipca 1926 r. o opłatach stemplowych (Dz. U. R. P. z 1935 Nr. 64, poz. 404), są wolne

dokumenty przewozowe komunikacji międzynarodowej, tyczące się przesyłek kolejowych, wysyłanych z polskich stacyj portowych (Gdynia Port Centralny, Gdynia Port Północny, Gdynia Port Południowy, Gdynia Port Wolna Strefa) bezpośrednio do stacyj kolejowych zagranicznych, lub przesyłek kolejowych, wysyłanych ze stacyj kolejowych zagranicznych bezpośrednio do wymienionych polskich stacyj portowych.

Opłaty portowe w Gdańsku

Rada Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku wydała III Dodatek z 27 września 1935 r. do taryfy opłat portowych z dnia 20 czerwca 1934 r. i do przepisów wykonawczych. Taryfa opłat portowych z 20 czerwca 1934 r. z innemi taryfami została ogłoszona w Nr. 7 Orędownika Rady Portu i Dróg Wodnych w Gdańsku z 1934 r. Dodatek III między innemi zwalnia od zasadniczej opłaty portowej polskie i gdańskie statki turystyczne i wycieczkowe, zawijające do portu gdańskiego jedynie dla zwiedzenia portu, nie lądując ani nie przyjmując żadnych pasażerów. Ponadto Rada Portu wydała: III Dodatek z 27 września 1935 r. do regulaminu eksploatacji składów i taryfy opłat składowych z 20 czerwca 1935 r. i do regulaminu używania dźwigów i taryfy opłat za używanie dźwigów z 20 czerwca 1934 r. oraz VIII Dodatek z 25 października 1935 r. do taryfy opłat dla żeglugi i spławu na Wiśle Elbląskiej (śluza Danziger Haupt) z 1 kwietnia 1930 r. Ostatnie zarządzenie anuluje ulgi w wysokości 10%, ustanowione dla wszelkich stawek powyższej taryfy z ważnością od 1 kwietnia 1932 r. i 1 listopada 1933 r. Wszystkie powyższe zmiany obowiązujących taryf zostały ogłoszone w Nr. 11 i 12 Orędownika Rady Portu.

Roboty wzbronione młodocianym i kobietom

Minister Opieki Społecznej wydał rozporządzenie z 3 października 1935 r. o robotach wzbronionych młodocianym i kobietom. W spisie robót wzbronionych młodocianym, t. j. osobom w wieku od lat 15 do ukończonych lat 18, zostały wymienione: roboty pod wodą; roboty w kesonach; roboty, wymagające pozostawania w wodzie, choćby przy częściowem zanurzeniu; roboty maszynistów, palaczy i węglarzy na okrętach i statkach; roboty przy ładowaniu i wyładowywaniu urządzeń przewozowych, jak: statki, wagony i samochody ciężarowe. W spisie robót wzbronionych kobietom zostały wymienione: roboty pod wodą; roboty w kesonach; roboty maszynistów, palaczy i węglarzy na okrętach i statkach.

Rozbudowa Gdyni

Regulamin Komitetu Rozbudowy miasta Gdyni, uchwalony na posiedzeniu Rady Miejskiej w dniu 7 marca 1935 r., został ogłoszony w Nr. 16 Pomorskiego Dz. Wojew. pod poz. 179. Komitet Rozbudowy miasta Gdyni jest urzędem miejskim, działającym w myśl rozporządzenia Prezydenta R. P. o rozbudowie miast z 22 kwietnia 1927 r. Ma on za zadanie poprawę stosunków mieszkaniowych przez akcję, mającą na celu pobudzenie ruchu budowlanego oraz popieranie wszelkiej inicjatywy budowlanej.

Statut o pobieraniu opłat za czynności Biura Komitetu Rozbudowy miasta Gdyni został ogłoszony w Nr. 22 Pomorskiego Dz. Wojew. pod poz. 267.

Marynarka Wojenna

Uchwałą Rady Ministrów z dnia 21 sierpnia 1935 r. (Dz. Rozkazów M. S. Wojsk. Nr. 5, poz. 139) została częściowo zmieniona uchwała Rady Ministrów z dnia 26 marca 1934 r. o dodatku ćwiczebnym dla żołnierzy wojska i Marynarki Wojennej.

Rozkazem Ministra Spraw Wojskowych z dniem 27 lipca 1935 r. trauler „Jaskółka" został wcielony w skład okrętów wojennych Rzeczypospolitej (Dz. Rozkazów M. S. Wojsk. Nr. 3, poz. 111).

Statki

Dyrektor Urzędu Morskiego wydał rozporządzenie porządkowe z 7 czerwca 1935 r. o bezpieczeństwie niektórych rodzajów statków morskich, wyjętych z pod działania ogólnych przepisów o bezpieczeństwie statków (Pomorski Dz. Wojew. Nr. 16, poz. 171).

Rozporządzenie to dotyczy: a) statków pojemności poniżej 50 ton reg. brutto z wyjątkiem statków, przewożących ponad 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych; b) statków, używanych w żegludze przybrzeżnej; c) statków rybackich o pojemności mniej niż 1.600 ton reg. brutto i d) statków, używanych w celach niezarobkowych, o pojemności mniej niż 1.600 ton reg. brutto. Statkiem jest każde pływające urządzenie; statkiem zaś pasażerskim jest statek, przewożący więcej niż trzech pasażerów. Rozróżnia się cztery rodzaje żeglugi: 1) żegluga portowa, 2) żegluga na wodach wewnętrznych, 3) żegluga przybrzeżna i 4) żegluga morska.

Rozporządzenie powyższe, składające się z przeszło 114 paragrafów, zawiera między innemi szczegółowe postanowienia o budowie kadłuba, o wolnej burcie, o urządzeniach maszynowych i kotłowych, o urządzeniach przeciwpożarowych, o kotwicach i linach, o środkach ratunkowych, o załodze i o urządzeniach pasażerskich.

Dyrektor Urzędu Morskiego wydał rozporządzenie z 4 października 1935 r. w sprawie instrukcji o prowadzeniu dzienników okrętowych i maszynowych na polskich statkach handlowych (Pomorski Dz. Wojew. Nr. 23, poz. 274). Przepisy powyższej instrukcji odnoszą się do prowadzenia dziennika okrętowego na morskich statkach handlowych, o pojemności powyżej 150 m^3 brutto, oraz dzienników maszynowych na morskich statkach handlowych o napędzie mechanicznym, o mocy powyżej 200 IKM (WKM), z wyjątkiem statków, używanych w żegludze portowej.

M/s „Batory“

Minister Skarbu, w wykonaniu art. 16 Paktu Ligi Narodów, wydał rozporządzenie z 13 listopada 1935 r. o ograniczeniach obrotu towarowego z Włochami oraz posiadłościami włoskiemi (Dz. U. R. P. Nr. 82, poz. 510). Zakaz przywozu do polskiego obszaru celnego towarów, przychodzących lub pochodzących z Włoch, niezależnie od miejsca wysłania tych towarów, na podstawie tego rozporządzenia nie obejmuje statku „Batory“ oraz urządzeń, wyposażenia i osprzętu, a także zapasowych i zamiennych części, wykonanych na mocy umowy z dnia 29 listopada 1933 r., zawartej z Cantieri Riuniti dell'Adriatico (stocznia Monfalcone). Towary te podlegają wydaniu do wolnego obrotu na podstawie zaświadczeń Urzędu Morskiego w Gdyni, stwierdzających, że zostały one przywiezione w wykonaniu umowy z dnia 29 listopada 1933 r.

Umowy handlowe i nawigacyjne

Rozporządzeniem Prezydenta R.P. z 4 października 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 457) zostały wprowadzone tymczasowo w życie, z dniem 5 października 1935 r., postanowienia protokółu dodatkowego z 5 września 1935 r., do konwencji handlowej i nawigacyjnej między Polską a Czechosłowacją z 10 lutego 1934 r.

Protokół taryfowy między Polską a Norwegją, podpisany w Warszawie 8 stycznia 1935 r., został ogłoszony w Nr. 74 Dziennika Ustaw pod poz. 463. Protokół ten uzupełnia Traktat Handlowy i Nawigacyjny z 22 grudnia 1926 r. oraz protokół dodatkowy z 26 kwietnia 1928 r., i ma on na celu unormowanie stosunków celnych między obydwoma krajami w związku z wejściem w życie nowej polskiej taryfy celnej.

Wzamian za utrzymanie przez Norwegję stanu bezcłowego dla szeregu naszych produktów rolnych, udzieli-

liśmy szeregu zniżek celnych dla towarów norweskich, między innemi na: ryby morskie, tran, konserwy rybne i klej rybi.

Minister Spraw Zagranicznych obwieszczeniem z 27 sierpnia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 73, poz. 462) sprostował błąd w tekście polskim międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie 31 maja 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 88, poz. 815), a mianowicie: na stronie 103 w tekście polskim prawidła XL, ust. 1, pkt. b) regulaminu, zamiast „14,5 kilogramów (czyli 32 funty angielskie)", powinno być „7,5 kilogramów (czyli 16,5 funtów angielskich)".

Pomiar statków morskich przy odprawie celnej

Ministerstwo Skarbu wydało okólnik z dnia 16 września 1935 r. w sprawie instrukcji o pomiarach statków morskich przy odprawie celnej (Dz. Urz. Nr. 27, poz. 599 i Monitor Polski Nr. 221, poz. 257).

Pomiar statków ma na celu określenie ich pojemności. Pomiary wykonywuje się w metrach i z dokładnością do 0,5 cm. Pojemność wyraża się w metrach sześciennych i tonach regestrowych, przyczem za tonę regestrową przyjmuje się objętość 100 stóp angielskich, czyli 2,83 m sześcienne. Całkowita pojemność statku, wyrażona w regestrowych tonach, nazywa się pojemnością brutto (surową). Pomiar statków polega na określeniu ich wymiarów i obliczeniu pojemności brutto, zgodnie ze szczegółowemi prawidłami, podanemi w Instrukcji, załączonej do powyższego okólnika.

Pojemność morskich statków handlowych, posiadających urzędowe świadectwa pomiarowe, odpowiednio wystawione w kraju, może być określana na podstawie danych, zawartych w tych świadectwach.

Cło na ryby żywe i na konserwy rybne

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 3 października 1935 r. (Dz.Urz.Nr. 29, poz. 646) wyjaśniło, iż ryby żywe, przywożone na obcych statkach rybackich w basenach z przepływającą wodą, wbudowanych w statek, należy clić według poz. 116 p. odpowiedniego z zastosowaniem uwagi 2 do poz. 115 i 116 taryfy celnej, t. j. według wagi netto, przyczem wagę wymiarową netto należy ustalać przez faktyczne wyważanie ryb.

Ministerstwo Skarbu okólnikiem z 16 października 1935 r. (Dz. Urz. Nr. 29, poz. 654) zarządziło, iż konserwy rybne o wadze nieprzekraczającej 250 gr, łącznie z wagą bezpośredniego opakowania, sprowadzone jako próby przez osoby i zrzeszenia handlowe, trudniące się importem tych towarów, lub też przez agentów i przedstawicieli firm zagranicznych — mogą być zwalniane od cła na podstawie postanowień § 16 do p. 9 ust. 3 b-III przepisów wykonawczych do prawa celnego (Dz. U. R. P. Nr. 90 z 1934 r., poz. 820).

Plaża morska

Rozporządzeniem policyjnem Starosty Morskiego z 15 czerwca 1935 r. zostało unormowane użytkowanie plaży morskiej i zachowanie się publiczności na niej (Pomorski Dz. Wojew. Nr. 13, poz. 144). Nie wolno ograniczać lub zakłócać pobytu lub ruchu letników, turystów i innych osób na plaży morskiej przez wydzielanie lub odgraniczanie poszczególnych części plaży, wnoszenie jakichkolwiek urządzeń lub wykonywanie czynności zarobkowych bez zezwolenia właściwej władzy budowlanej względnie przemysłowej.

Publiczność obowiązana jest do przestrzegania sygnałów optycznych i akustycznych, wydawanych przez posterunki ratownicze, do podporządkowania się ich i gminnej straży porządkowej pouczeniom, wezwaniom i zarządze-

niom, do zachowania spokoju w chwilach krytycznych, a w miarę potrzeby i możności, do niesienia pomocy. Rozporządzenie powyższe obowiązuje w sezonie letnim od 15 czerwca do 15 września włącznie.

Rejestracja statków i łodzi żeglugi śródlądowej

Minister Komunikacji wydał instrukcję z 22 lipca 1935 r. dla urzędów wojewódzkich i państwowych zarządów wodnych, o przeprowadzeniu rejestracji i o statystycznych wykazach statków i łodzi żeglugi śródlądowej (Dz. Urz. Min. Kom. Nr. 28, poz. 150). Za statki i łodzie, podlegające rejestracji, uważa się wszelkiego rodzaju parowce, motorowce, barki, krypy, galary, baty, promy przewozowe, przystanie lub magazyny pływające oraz inne statki i łodzie, służące dla celów żeglugowych.

Rejestrację przeprowadza się w celach ewidencyjnych, statystycznych, tudzież dla stwierdzenia przynależności państwowej statków i łodzi.

Instrukcja udziela szczegółowych wskazówek, jak należy postępować przy zgłaszaniu zmian zarejestrowanych danych.

Urzędy wojewódzkie (wydziały dróg wodnych — oddziały wodne) zestawiają i przesyłają Ministerstwu Komunikacji najpóźniej do dnia 1 sierpnia 1936 r., a następnie najpóźniej do dnia 1 marca każdego następnego roku wykazy statystyczne statków i łodzi zarejestrowanych na podległych im obszarach.

Instrukcja szczegółowo ustala, jakie statki i łodzie należy uważać za barki, jakie za krypy, a jakie za galary.

Przy zaliczaniu statków i łodzi z własnym napędem mechanicznym do poszczególnych rodzajów (osobowe, towarowe, towarowo-osobowe i holowniki), według instrukcji należy kierować się faktycznem przeznaczeniem statku lub łodzi w czasie rejestracji; jeśli zaś w czasie rejestracji statek lub łódź nie ma przeznaczenia, należy zaliczyć go do tego rodzaju, do jakiego najbardziej się nadaje ze względu na swą konstrukcję i urządzenia. Statki i łodzie o konstrukcji mieszanej (żelazne burty i drewniane dno) zalicza się do kategorji statków żelaznych. Przy podziale statków i łodzi na grupy według wieku, miarodajną jest data ukończenia budowy kadłuba.

Międzywojewódzkie Komitety Ochrony Rzek

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych wydało okólnik z 13 sierpnia 1935 r. o dietach i kosztach podróży personelu placówek badawczych Międzywojewódzkich Komitetów Ochrony Rzek przed zanieczyszczeniem (Dz. Urz. Nr. 26, poz. 150).

Okólnik postanawia, iż wynagrodzenie za ekspertyzy, wykonane zarówno przez urzędników państwowych, samorządowych oraz innych, jak również diety i zwrot kosztów podróży dla tych osób z personelu omawianych placówek badawczych, które nie są urzędnikami państwowymi lub samorządowymi, określa Wojewoda, jako Przewodniczący Międzywojewódzkiego Komitetu, w granicach norm, przewidzianych w art. 106 rozp. o postępowaniu administracyjnem (Dz. U. R. P. Nr. 36, poz. 341 z 1928 r.).

St. P.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ.

Grudniowy numer miesięcznika angielskiego „The Crown Colonist" zawiera niezmiernie ciekawy artykuł redakcyjny, poświęcony odpowiedzi na głośny obecnie w kołach kolonjalnych angielskich ustęp przemówienia p. Herberta Morrisona w Brighton. P. Morrison powiedział mianowicie: „Kolonje brytyjskie winny być przekazane Lidze (Narodów, przyp. tłum.) w celu administrowania niemi systemem mandatowym, kontrolowanym przez samą Ligę".

Redakcja wspomnianego pisma zajmowała się tą sprawą w jednym z poprzednich numerów, gdy oświadczyła: „Poczynione przez pewne osoby sugestje co do przekazania części naszego Imperjum Kolonjalnego do administrowania przez innych—wykazują obojętność w stosunku do praw mieszkańców, białych i kolorowych (tubylczych) oraz do obowiązku spełnienia, nałożonych na siebie przez W. Brytanję, zobowiązań. Co do innej propozycji, by zacofane kraje świata weszły pod opiekę Ligi Narodów, to jest ona zanadto bliska ideału, aby być praktycznie wykonalną w ciągu najbliższego pokolenia, i nie bierze pod uwagę poważnych braków, właściwych każdemu systemowi łącznej administracji".

W dalszym ciągu omawianego przez nas artykułu, redakcja stwierdza, że nie byłoby zapewne potrzeby dalszego poruszania sprawy, jednak propozycja „przekazania" kolonij utrzymuje się w pewnych kołach, i z dyskusyj przeprowadzonych już po ukazaniu się powyższego oświadczenia redakcji, wynikałoby, że wśród szerokiego społeczeństwa, a nawet wśród polityków — istnieje duża niepewność z tego powodu. Podobne oświadczenia, jak p. Morrisona, mogą, jak sądzi redakcja, „spowodować niepokój w niektórych kolonjach, jeżeli nie będą odparte z kolonjalnego punktu widzenia, oraz mogą prowadzić do błędnej interpretacji zagranicą, i dlatego redakcja pisma „The Crown Colonist" powraca do sprawy, zwłaszcza, że kwestja kolonij może stać się ważnem międzynarodowem zagadnieniem w bliskiej przyszłości".

Przystępując do obszernego odparcia „sugestyj" p. Morrisona, redakcja w pierwszym rzędzie omawia przemówienie na ten temat p. Malcolm Mac Donalda, doniedawna jeszcze angielskiego Sekretarza Stanu dla Kolonij. Pan Mac Donald — poza stwierdzeniem, że podobne oświadczenia wyrządzają kolonjom dużo zła, gdyż wytwarzają uczucie niepewności co do przyszłości oraz utrudniają dopływ kapitałów i narażają na szwank ekonomiczny, polityczny i oświatowy rozwój kolonij — podniósł także, że z podobnych oświadczeń wynikałoby, iż ludność kolonij mogłaby być traktowana jak ruchomości, któremi możnaby dysponować, bez względu na jej życzenia. Gdyby ludność tę zapytano, mówił dalej p. Mac Donald, znaczna jej większość opowiedziałaby się za pozostaniem w charakterze poddanych Korony Brytyjskiej lub pod jej protektoratem. Rząd Brytyjski stosuje ogólnie w kolonjach i protektoratach zasady, ustalone przez Ligę Narodów dla administrowania terytorjami mandatowemi.

Zdawałoby się, jak mówi redakcja, że wywody ministra winnyby być ostatecznemi, jednakowoż „sugestje" wciąż wydają się trwać. Już po powyższem przemówieniu p. Mac Donalda, pan Lloyd George oświadczył się w imieniu swojej „Rady Czynu", za ponownem zba-

daniem mandatów i nadzorem Ligi nad bytem tubylczej ludności terytorjów kolonjalnych, znowu bez wzmianki o życzeniach tej ludności. Pomimo, że „The Crown Colonist", jak stwierdza redakcja, nie zajmuje się polityką partyjną i jest za możliwie pełną współpracą Wielkiej Brytanji z Ligą Narodów, to jednak nie może nie podkreślić, że jest to sprawa, która dotyczy przedewszystkiem samych kolonij. Bez względu na to, jak ludność W. Brytanji może być ustosunkowana do terytorjów kolonjalnych, nie ma ona jednak prawa dysponowania tem, co do niej nie należy.

„Faktem jest, że gdy politycy mówią o „przekazywaniu kolonij", to mają oni na myśli niektóre tubylcze plemiona we Wschodniej Afryce, lub też myślą, że pewna bardziej sprawiedliwa, choć nieokreślona, repartycja Afryki pod auspicjami międzynarodowemi — mogłaby zrekompensować rozbiór, dokonany w dziewiętnastym wieku, rozbiór, w którym W. Brytanja była najbardziej niechętnym udziałowcem. Politycy ci zapominają, że gdyby nawet repartycja taka była wykonalną lub też gdyby okazała się rozwiązaniem obecnego problemu, to nie byłaby ona możliwą: zadużo bowiem wydarzeń zaszło w międzyczasie. Lord Lugard przypomniał nam, że nie tyle nabyliśmy terytorja w Afryce, ile podjęliśmy odpowiedzialność w stosunku do różnych narodów afrykańskich, odpowiedzialność, której obecnie nie możemy uniknąć. Ale nawet Afryka Brytyjska nie jest Imperjum Kolonjalnem. Wielu jej mieszkańców posiada obywatelstwa brytyjskie od stuleci; z tego stanu są oni dumni; są też niezmiernie lojalni; nie mają zamiaru rezygnować z sytuacji, którą uważają za uprzywilejowaną, ani też zamieniać ją na inną narodowość, lub nawet na wątpliwe dobrodziejstwo nadzoru międzynarodowego. Lidze możnaby przekazać równie dobrze tę ludność, jak ludność Walji lub Szkocji".

Po tym ogólnym wstępie, rozpatrywane są pokolei poszczególne grupy kolonij brytyjskich w świetle proponowanego „przekazania" ich Lidze Narodów.

Mówiąc więc o Indjach Zachodnich, redakcja przypomina, że w Ameryce odzywały się głosy o przekazaniu kolonij, znajdujących się na morzu Karaibskiem, Stanom Zjednoczonym w rozrachunku za długi wojenne, przyczem głosy te nie były poparte w Ameryce przez osoby wpływowe.

„Propozycje te w Anglji znalazły nawet zwolenników wśród ludzi oczywiście zupełnie nieobznajmionych z Indjami Zachodniemi. Kraje te posiadają przeważnie kolorową ludność, która jest niezmiernie dumna z tego, że ma brytyjskie obywatelstwo. Można sobie wyobrazić z jakiem oburzeniem i żalem spotkałaby się tam powyższa propozycja. Nawet propozycja, mówiąca o włączeniu Indyj Zachodnich (angielskich) wraz z Bermudami do Dominjum Kanady na zasadzie autonomji federalnej, byłaby poddana zbadaniu, pomimo rosnących ciągle stosunków handlowych i innych pomiędzy Kanadą a Indjami Zachodniemi. Gdyby doszło kiedy do federacji pomiędzy kolonjami angielskiemi na morzu Karaibskiem, co mogłoby być możliwem kiedyś wobec ciągłego rozwoju lotnictwa, radja i innych wynalazków, to wyspy te wolałyby niewątpliwie pozostać niezależną jednostką w orbicie Imperjum Brytyjskiego. W tym wypadku do federacji tej weszłyby angielski Honduras i angielska Gujana.

Przystępując skolei do grupy oceanu Indyjskiego, artykuł stwierdza, że nie można wogóle rozpatrywać sprawy „przekazania" Cejlonu, jednej z najstarszych kolonij angielskich i siedziby starożytnej cywilizacji, nikomu innemu jak tylko Cejlończykom, przyczem proces „przekazywania" już się rozpoczął.

„Razem z Birmą, gdy ta będzie ostatecznie oddzielona od Indyj, Cejlon

może utworzyć poważną jednostkę w grupie oceanu Indyjskiego, która to grupa łączyłaby też w sobie Straits Settlements (posiadłości na wschodniem wybrzeżu półwyspu Malajskiego, najbogatsze ze wszystkich angielskich kolonij, oraz brytyjskie protektoraty w Borneo, jak również wyspę Mauritius i wyspy Seszele. Cejlon otrzymał już daleko posunięty samorząd pod postacią konstytucji, która przy rozważnem kierownictwie może z czasem przekształcić się w pełnię praw obywatelskich. Przyszłość Cejlonu jest oczywiście w rękach ludności. Terytorja, będące we władaniu Korony Brytyjskiej w Malajach, zostały słusznie nazwane najpiękniejszym klejnotem w brytyjskim djademie kolonjalnym: jest to wybitne świadectwo, wydane brytyjskiej administracji i gospodarce; tubylczy władcy tych krajów są bardzo przywiązani do Korony Brytyjskiej, kraje są bezpieczne i materjalnie dobrze stojące, a ludność ich, tak malajska, jak i chińska, jest dumna ze swego brytyjskiego obywatelstwa. Nie chciałaby zamienić go na opiekę międzynarodową. Jako wolny port, Singapur jest już zresztą międzynarodowym składem Wschodu".

Według opinji autora artykułu, ten sam stosunek do Korony Brytyjskiej zachodzi również i w leżących na Borneo państwach hołdowniczych: Sarawak i Brunei, które są pod protektoratem brytyjskim, oraz na terytorjum Brytyjskiego Towarzystwa Północnego Borneo. Mauritius jest przykładem wyspy całkowicie francuskiej z tradycji, języka i obyczajów, ale głęboko brytyjskiej z uczucia i lojalności. Wyspa ta ma wiele cech wspólnych z francuską wyspą Réunion, ale nie ma najmniejszej ochoty zmieniania swej przynależności.

Idąc dalej, przechodzimy do H o n g K o n g u i p o s i a d ł o ś c i b r y t y j s k i c h n a o c e a n i e S p o k o j n y m i spotykamy takie zapytanie:

„Co nasi hojni ofiarodawcy zrobiliby z Hon-kongiem, temi brytyjskiemi wrotami do Chin? Czy umiędzynarodowiliby to skupienie brytyjskie lub przekazali Republice Chińskiej? Zapytajcie chińskich mieszkańców Hongkongu i jego zaplecza kontynentalnego, co woleliby, nie mówiąc już o poważnym nakładzie kapitału brytyjskiego i pracy kapitałów, tam zainwestowanych, oraz o nieobliczalnej wartości tego kraju dla Imperjum, a zarazem dla Chin. Kilka lat temu oddaliśmy Chinom dzierżawione terytorjum Wei-hai-wei przy wybitnym braku entuzjazmu ze strony jego ludności, która z biegiem czasu nauczyła się oceniać korzyści, wynikające z panowania brytyjskiego.

W rejonie oceanu Spokojnego jest wiele archipelagów, będących pod flagą brytyjską jako kolonje lub protektoraty. W wielu wypadkach tubylcy sami zwrócili się o opiekę brytyjską jako o przywilej, przekładając ją nad inną; czasami opieka ta była udzielana niechętnie i ludność dobrowolnie z niej nie zrezygnuje. Jest także kilka przykładów kondominium lub zarządu międzynarodowego, które nie dały pomyślnych rezultatów w praktyce, co się nieszczęśliwie składa dla obrońców régime'u międzynarodowego".

Co do terytorjów w Nowej Gwinei i zachodniej części Samoa, należących do Australji i Nowej Zelandji, to pismo podsuwa możliwość praktycznej współpracy trzech narodów wewnątrz Imperjum, wobec tego, że kolonjalna polityka Anglji i Dominjów na oceanie Spokojnym idzie po tej samej linji. Wyspy takie, jak św. Heleny i Wniebowstąpienia (Ascension), a zwłaszcza Falklandzkie, Georgia Południowa i ich przynależności — są, jak pismo podaje, przedewszystkiem brytyjskie.

Jeśli idzie o kraje bliżej Europy położone jak P a l e s t y n a, T r a n s j o r d a n j a i k o l o n j e m o r z a Ś r ó d z i e m n e g o, to pismo stwierdza, że Palestyna już obecnie stanowi dostatecznie trudny problem i jest

możliwe, że międzynarodowy régime jeszcze bardziej by go skomplikował, Transjordanja natomiast jest już krajem mandatowym jak Tanganika, Kamerun i Togo, nad któremi z zarządu Anglja składa raporty Lidze Narodów. Irak był pod mandatem brytyjskim, obecnie jest niezależnym członkiem Ligi Narodów, do czego W. Brytanja dopomogła. Pismo sądzi, że w przyszłości, gdy antagonizmy arabsko-żydowskie w Palestynie ustaną, kraj ten, do którego mogłaby być dołączona Transjordanja, powinienby osiągnąć niezależność. W procesie tym niema jednak miejsca na międzynarodową opiekę lub nadzór, wyjąwszy może miejscowości kultu religijnego chrześcijan i mahometan.

Wśród śródziemnomorskich posiadłości brytyjskich, Gibraltar jest fortecą, nie mającą znaczenia kolonjalnego. Malta, chociaż jest bazą marynarki wojennej, korzysta z samorządu. Cypr zaś, według pisma, znacznie pomyślniejsze przeżywał czasy przy administracji brytyjskiej niż przy tureckiej, lub, jak tego można oczekiwać, przy greckiej. Należałoby w pierwszym rzędzie zapytać Maltańczyków i Cypryjczyków czy woleliby zostać umiędzynarodowionymi.

Pismo zaznacza, że w tym krótkim przeglądzie Imperjum Kolonjalnego nie dotknięto względów strategicznych; jest oczywistem jednak, że wiele punktów na terenie tego Imperjum, jakoto doki, stacje węglowe, bazy radjowe i stacje lotnicze — są żywotnemi ogniwami komunikacji imperjalnej.

Zwracając się ostatecznie ku Afryce zachodniej, „The Crown Colonist" podaje:

„Są tu cztery terytorja pod administracją brytyjską, dwa małe, Gambia i Sierra Leone, i dwa duże, Złote Wybrzeże i Nigerja, z którą administracyjnie połączone są Togo i Kamerun. Cztery te kraje otoczone są terytorjami, podlegającemi innemu mocarstwu europejskiemu, tak, że mieszkańcy ich mają wszelką możność porównania. Znaczna część tej przestrzeni są to protektoraty; system ten pozostawia dużą władzę tubylczym szefom. Tam właśnie eksperyment „pośredniego zarządu" był najpierw wprowadzony, eksperyment, który jest nadal w rozwoju. Administracja nasza jest oparta tam — chociaż może okazać się w praktyce niewłaściwą — na pełnej zasadzie powiernictwa, która obecnie przyjęła formę systemu mandatowego. Ludność Zach. Afryki, zwłaszcza może wykształceni tubylcy Złotego Wybrzeża, są krytycznie usposobieni do naszych metod, ale nie słyszeliśmy, aby inne mocarstwo lub jaka międzynarodowa komisja była przekładana nad administrację brytyjską, pod którą, przy wszystkich jej wadach, rozwój był olbrzymi, i która daje pełne możliwości do ewolucji w kierunku samorządu jako formy ostatecznej".

Przechodząc do wschodniej Afryki, poza Sudanem, jako kondominjum angielsko-egipskiem i izolowanym protektoratem brytyjskiego Somali, pismo wymienia cały szereg kolonij, z których Kenya, Uganda i Tanganika tworzą, z punktu widzenia czysto ekonomicznego i administracyjnego, ściśle jedno terytorjum Afryki Wschodniej Brytyjskiej. Na terytorjum tem zasada powiernictwa uznana została za przeważającą, co nie znaczy jednak, że niema tam miejsca dla kapitału, przedsiębiorczości i przewodnictwa białej rasy, które mogą dużo zrobić w sensie podniesienia poziomu gospodarki, oświaty i higjeny tubylców, zważywszy, że w każdym razie rozwój Afryki w ciągu nadchodzącej połowy dwudziestego wieku jest nieunikniony i postępuje szybko.

Unja Południowo-Afrykańska przyjęła mandat nad Afryką Południowo-Zachodnią, dawną niemiecką kolonją, ale jak artykuł podaje, co się tam stanie — jest przedewszystkiem sprawą Rządu Południowo-Afrykańskiego i ludności tego kraju.

„Ci, którzy uważają, że tubylcy prawdopodobnie nie będą sprzeciwiali się zamianie Rządu Brytyjskiego na inny, niech spojrzą na terytorja, będące pod zarządem Wysokich Komisarzy brytyjskich: Bechuanaland, Basutoland i Swaziland. Kraje te nigdy nie były podbite lub odstąpione, lecz dobrowolnie zostały oddane pod opiekę korony brytyjskiej. Gdy ostatnio, jak było przewidywane przez Ustawę Południowo-Afrykańską, miano zaproponować przekazanie tych terytorjów Unji, kraju, będącego przecież w orbicie Imperjum, podniosły się natychmiast ostre protesty ze strony ludności, która pragnęła zachować opiekę Rządu Imperjalnego. Czy równie chętnie przyjęłaby ona opiekę Ligi Narodów? W każdym razie, — nie pytano ją o to. A co miałaby do powiedzenia Afryka Południowa, w której terytorjum wcinają się Basutoland i Swaziland, i które, wraz z południową połacią Bechuanaland, są oczywistą częścią gospodarczego systemu Unji Południowo-Afrykańskiej".

Dokonawszy ogólnego przeglądu poszczególnych części Brytyjskiego Imperjum Kolonjalnego, pismo przechodzi do omówienia brytyjskiej polityki kolonjalnej:

„Może być i rzeczywiście było powiedziane, że wszystkie te terytorja mogłyby pozostać pod brytyjską administracją, ale że mogłaby ona (W. Brytanja) przyjąć mandat od Ligi Narodów dla swego Imperjum Kolonjalnego, jak to już uczyniła dla niektórych terytorjów. Czy to załatwiłoby problem kolonjalny, jako sprawę międzynarodową, jest niezmiernie wątpliwe, lub raczej nie jest wcale wątpliwe, ale co w ten sposób zostałoby osiągnięte? Dawno już minęły te czasy, gdy W. Brytanja uważała swe kolonje za swą „własność, którąby eksploatowała egoistycznie. Okres ten minął i jest martwym dla każdego mocarstwa kolonjalnego, lub mogącego niem zostać".

„Wielka Brytanja uznaje obecnie swe kolonje za podjęcie się odpowiedzialności i włada niemi powierniczo, rozumie się nie dla Ligi Narodów, lecz dla samej ludności tych kolonij. Może nadejść czas, gdy wszystkie narody będą odpowiedzialne przed opinją świata i jego władzami, ale jest to, niestety, powolny proces, a raptowne pociągnięcia w obecnym stanie rzeczy są niebezpieczne".

„Jako mocarstwo kolonjalne, W. Brytanja w każdym razie wskazuje drogę, gdyż, pomimo, że w niektórych wypadkach stosowana przez nią praktyka może odbiec od jej zasad, to jednak ogólnie jest uznane, iż czyny jej są uczciwie inspirowane przez ten ideał i że jej doświadczenie w administracji kolonjalnej jest dłuższe i obszerniejsze niż jakiegokolwiek innego narodu. Jest to w każdym razie milcząco uznane, nietylko przez inne mocarstwa, ale ogólnie przez samą ludność kolonjalną i tłumaczy, poza tradycją, przywiązanie jej do Korony Brytyjskiej. Jednakże wiele możemy się nauczyć od innych narodów i powinnoby być dużo możliwości dla współpracy z nami w zadaniu kształcenia bardziej zacofanych narodów oraz eksploatowaniu, w najlepszym sensie tego wyrazu, nierozwiniętych ziem świata. W taki mniej więcej sposób, nie zrzekając się naszej pierwotnej odpowiedzialności wobec narodów kolonjalnych, moglibyśmy podzielić naszą pracę z innymi członkami Ligi, chociaż, aby system ten był zadawalniający, czy też wogóle możliwy do wykonania, trzebaby abyśmy zależeli wyłącznie od organu, który byłby naprawdą reprezentatywny, a przeto musiałby obejmować także mocarstwa, obecnie będące poza Ligą, zwłaszcza zaś Stany Zjednoczone Am. Półn.".

„Dokonaliśmy powyżej przeglądu Brytyjskiego Imperjum Kolonjalnego i możemy teraz zapytać, gdzie ma rozpocząć się proponowane „przekazywanie", jak może być ono przeprowadzone bez zgody ludności, którejby dotyczyło, i ja-

kiemu organowi podobna odpowiedzialność mogłaby być przekazana? Jednak dotyczy to nietylko kolonij brytyjskich; dotyczy również Francji, Holandji, Belgji, Portugalji, Włoch i innych. Ogrom i skomplikowanie problemu są widoczne, ale obchodzi nas w tym wypadku tylko nasze własne Imperjum Kolonjalne, i jest pewna strona sprawy, na którą na zakończenie pragnęlibyśmy spojrzeć".

A dalej: „Imperjum Kolonjalne składa się z sześćdziesięciu miljonów ludzi i pokrywa obszar, wraz z Sudanem, około trzech miljonów mil kwadratowych. My, w Anglji, stanowimy ludność czterdziestu miljonów mniej więcej wysoce uprzemysłowioną i zależną w znacznej mierze od eksportu wytworzonych towarów do narodów mniej zaawansowanych. Poza odpowiedzialnością wobec kolonij, jesteśmy odpowiedzialni wobec naszej własnej ludności i te dwie odpowiedzialności niekoniecznie mają być sprzeczne ze sobą, lecz mogą wzajemnie się uzupełniać. Imperjum Kolonjalne jest już obecnie naszym najlepszym klientem, gdyż odmiennie od Dominjów, nie posiada właściwie własnego przemysłu. Jednakowoż stopa życiowa jego ludności, pod względem moralnym, fizycznym i gospodarczym — jest stosunkowo bardzo niska, a bogactwa naturalne tych krajów są w znacznym stopniu niewykorzystane. Mamy przed sobą olbrzymie zadanie podniesienia tego poziomu i wykorzystania tych bogactw, i jest to obowiązkiem nietylko wobec ludności kolonjalnych, ale także wobec naszej własnej przemysłowej ludności. Jest to zdanie, w którem nietylko reszta Imperjum, ale również i reszta świata winna swobodnie brać udział, i jeżeli, pominąwszy kwestje polityczne, koncentrując się na potrzebach ekonomicznych, moglibyśmy wszyscy poświęcić się energicznie i całem sercem wykonywaniu tego zadania, to wysiłki nasze przyniosłyby niezmierzone korzyści dla całego świata".

Styczniowy numer omawianego powyżej pisma, wydany już w grudniu 1935 r., zawiera dalsze odgłosy znamiennego oświadczenia p. H. Morrisona, na które odpowiadając, „The Crown Colonist" tak obszernie się wypowiedział w numerze grudniowym.

Obecnie pismo zamieszcza listy kilku wybitnych osób, znawców spraw kolonjalnych, które na prośbę redakcji wypowiadają się na temat powyższego oświadczenia.

Sir Hesketh Bell — konserwatysta, od 1883 r. w służbie kolonjalnej, uważa, że chociaż główne mocarstwa kolonjalne zupełnie nie są gotowe do przyjęcia propozycji w rodzaju, jaką wysunął p. Morrison, to jednak niema wątpliwości, że wcześniej lub później coś musi być zrobione, aby wszystkim krajom zapewnić dostawę swobodną i w ilości dostatecznej tych głównych surowców, które można znaleźć tylko w krajach tropikalnych.

Sir Frank Swettenham — wybitny urzędnik kolonjalny, stwierdza, że ponieważ klęska w postaci przekazania kolonij brytyjskich Lidze Narodów nie jest rzeczą dokonaną, ani też grożącą wkrótce, przeto byłoby stratą czasu brać p. Morrisona poważnie. P. Morrison ma opinję człowieka zdolnego i dlatego, jak pisze Sir Frank, wydaje się możliwe, że przemówienie jego błędnie zreferowano lub też, że chwilowo zapomniał się podczas przemówienia na wielkiem zgromadzeniu Labour Party w obliczu zbliżającej się walki wyborczej.

Lord Olivier — były sekretarz dla Indyj, b. gubernator Jamajki, pisarz kolonjalny, w dłuższym liście stwierdza przedewszystkiem, że nie potrzeba ważkich argumentów, aby obalić sąd, iż redystrybucja brytyjskich kolonij koronnych lub przekazanie mandatów przez

mocarstwa — obecnie je wykonywujące — innym mocarstwom, jest kwestją praktycznej polityki. Dużo czasu upłynie, zanim międzynarodowa dyplomacja zacznie się naprawdę zajmować tą sprawą, i dużo może zajść wydarzeń, które zmienią obraz samego zagadnienia. Niedawny hojny gest Sir Samuela Hoare'a w Genewie, był, jak się wydaje, interpretowany w pewnych kołach jako propozycja do omówienia takiej możliwości. P. Winston Churchill energicznie zaatakował p. Morrisona (dla celów wyborczych, jak pisze Lord Olivier) za wyrażenie opinji, że brytyjskie kolonje w Afryce winny być rządzone zapomocą międzynarodowych mandatów.

Podobna sugestja, dotycząca kolonij brytyjskich w Indjach Zachodnich, a mianowicie oddania ich pod panowanie Stanów Zjednoczonych A. P., wydawała się zawsze Lordowi Olivier za tak niemądrą, że nie wymagała dyskusji. Sama zresztą propozycja o mało nie wywołała powstania wśród tubylczej ludności tych wysp jeszcze w r. 1846.

Jeżeli idzie o kolonje angielskie w Afryce, to, o ile ludność ich nie będzie wolała być rządzoną przez inne mocarstwo europejskie, W. Brytanja nie miałaby moralnego usprawiedliwienia do przekazania ich. Fakt, że inne mocarstwo europejskie może pragnąć takiego panowania, nie jest usprawiedliwieniem lub powodem dla W. Brytanji do przekazania mu swych kolonij, lub do nieopierania się zabraniu ich, gdyby dane mocarstwo chciało tego spróbować.

Jedyne, co można dać obcym mocarstwom, to równą możność z obywatelami brytyjskiemi w handlu lub wogóle zarabianiu w tych terytorjach, a za to tylko — zapewne żadne państwo nie będzie bardzo wdzięczne.

Co do terytorjów mandatowych, to tam, według paktu Ligi Narodów, interes ludności tubylczej ma być na pierwszem miejscu, jeżeli idzie o sprawowanie zarządu. Czy ta zasada byłaby lepiej obserwowaną, gdyby obecnie sprawujący władzę mandatarjusz ustąpił ją innemu państwu, powiedzmy Niemcom? Albo może lepiej wykonywanoby tę zasadę w kolonjach brytyjskich, gdyby były one oddane pod zarząd mandatowy? Dopóki na pytanie to nie będzie twierdzącej odpowiedzi, zachowany być powinien kolonjalny status quo.

L. S. Amery, sekretarz stanu dla kolonij, b. pierwszy lord Admiralicji, członek parlamentu brytyjskiego, stwierdza, że poglądy jego są nietylko wrogie, ale również zupełnie sprzeczne z opinjami o kolonjach, wygłoszonemi przez p. M. Morrisona.

Przytoczyliśmy obszerne streszczenia artykułów poczytnego miesięcznika „The Crown Colonist", które świadczą, że sprawa kolonij staje się przedmiotem poważnych dyskusyj, wywołując już obecnie dużą rozbieżność w opinji narodów kolonjalnych.

* * *

W artykule „Another war to end war?", który ukazał się w amerykańskim „Saturday Evening Post", autor — Frank H. Simonds — stara się rozwiać złudzenia, o ile takowe istnieją jeszcze, co do stanowiska Wielkiej Brytanji w kwestji etjopskiej — stanowiska, mającego rzekomo na celu wyłącznie i jedynie utrzymanie prestiżu Ligi Narodów wobec wszystkich narodów świata.

Że nietylko względy prestiżu Ligi Narodów kierowały Wielką Brytanją, wypływa, zdaniem autora, z polityki angielskiej, poprzedzającej wizytę i oświadczenie Lorda Edena w Rzymie (w sierpniu r. 1935), iż rząd angielski nie zgodzi się na akcję włoską w Etjopji. Jakiemiż drogami kroczyła ta polityka — zapytuje autor — i jak rząd Wielkiej Brytanji reagował na niebezpieczeństwo konfliktu włosko-etjopskiego w okresie ośmiomiesięcznym, poprzedzającym oświadczenie Lorda Edena w Rzymie?

Jeszcze w lutym r. 1935 minister Laval, podczas wizyty w Londynie, odsłonił warunki układu, zawartego między

nim a Mussolinim w Rzymie, na mocy którego Włochy — za ustępstwa, poczynione na rzecz Francji, — otrzymały od niej przyrzeczenie, iż nie będzie sprzeciwiać się ich aspiracjom kolonjalnym w Etjopji. Rząd angielski, poinformowany w ten sposób o zamiarach Włoch, mógł już wówczas określić swe stanowisko i zażegnać niebezpieczeństwo zbliżającej się wojny. Nic jednak nie wskazywało na jakiś sprzeciw ze strony Anglji. W marcu, gdy Mac Donald, Mussolini i Laval spotkali się w Stressie, warunki agrement rzymskiego były omawiane dość szczegółowo, lecz i tym razem przedstawiciel Anglji nie powiedział nic, z czego można byłoby wnioskować o nieprzychylnem stanowisku rządu angielskiego. Przeciwnie, milczenie Mac Donalda utwierdziło Mussoliniego w przekonaniu, iż rząd angielski, w razie agresji włoskiej w Etjopji, ograniczy się do tych samych kroków, jakie powziął w związku z incydentem mandżurskim. Również i Dino Grandi, ambasador włoski w Londynie, odniósł zupełnie identyczne wrażenie po zapoznaniu się z opinją angielskiego Foreign Office.

Dlatego też Mussolini w kwietniu 1935 r., upewniwszy się o zgodzie Francji i będąc pewnym, że ze strony rządu angielskiego może się spodziewać najwyżej tej samej reakcji, co w sprawie mandżurskiej, rozpoczął przygotowania wojenne na olbrzymią skalę. Przez cały kwiecień, maj, czerwiec, lipiec i połowę sierpnia — transportowce włoskie z wojskiem i statki z amunicją płynęły koło Malty i przez kanał Sueski, tuż pod czujnem okiem anglików.

Prasa całego świata podawała alarmujące wiadomości o zbliżającym się konflikcie, dzienniki włoskie urabiały opinję publiczną, wzniecając ogień patrjotyzmu, przygotowując cały naród włoski do wojny. Przez cały ten czas Londyn zachował spokój i milczenie. Ani przed kwietniem 1935 r., kiedy plan wojny był tylko niezrealizowanym projektem i mógł być zaniechany, ani w ciągu następnych miesięcy, kiedy koncentracja wojsk, amunicji i materjałów wojennych postępowała w tak zawrotnem tempie, że z każdym dniem losy faszyzmu i całej Italji coraz bardziej i nieodwołalniej łączyły się ze skutecznym wynikiem tego gigantycznego przedsięwzięcia, Londyn nie zgłosił żadnego sprzeciwu.

Dopiero w połowie sierpnia, na miesiąc przed ustaniem pory deszczów w Etjopji, i w chwili, gdy wojska włoskie ruszały już nad granicę, Anglja złożyła swój protest. Rząd angielski wysłał ministra Edena do Rzymu, aby poinformować Mussoliniego, iż nie może się zgodzić na jego plany wojenne.

Jakże wobec tego tłumaczyć passywne stanowisko Anglji w ciągu ośmiu miesięcy, poprzedzających oświadczenie Edena i nagłą aktywność dyplomacji angielskiej, obejmującą 4-tygodniowy okres od wizyty Edena w Rzymie aż do chwili mobilizacji floty brytyjskiej? Jeżeli Anglji przez cały ten czas jednakowo chodziło o uniknięcie niebezpieczeństwa wojny i utrzymanie prestiżu Ligi, dlaczego nie powzięła przedtem zdecydowanych kroków? I dlaczego rząd angielski, który nic nie zrobił, żeby powstrzymać inwazję japończyków w Mandżurji — tak zdecydowanie opowiedział się przeciw agresji włoskiej w Etjopji?

Odpowiedzi na te pytania rozwiązują zagadkę polityki brytyjskiej i tłumaczą obecne ustosunkowanie się rządu angielskiego do wojny włosko-etjopskiej. Tajemnicze milczenie tego rządu w okresie od stycznia do sierpnia r. 1935 było cichym wyrazem zgody na potraktowanie całej tej sprawy w podobny sposób jak agresji japończyków w Mandżurji. Stanowisko to pozostałoby napewno niezmienione, gdyby nie dwa nieprzewidziane incydenty, które zaszły w lecie r. 1935.

Pierwszym z tych incydentów, które miały zmienić cały charakter polityki brytyjskiej, była wojna prasowa między

Anglją a Italją. Z chwilą bowiem gdy uświadomiono sobie w Anglji zarówno cel, jak i skalę włoskich poczynań — prasa liberalna i labourystyczna, zawsze niechętna dla faszystowskich Włoch, rozpoczęła gwałtowny i skoncentrowany atak przeciw tym zamierzeniom. W imię pokoju i sprawiedliwości zaczęto domagać się, aby rząd angielski za pośrednictwem Ligi Narodów, zapobiegł pogwałceniu moralnych zobowiązań, zawartych w pakcie Kelloga.

Na atak ten prasa włoska, najwidoczniej zachęcana przez rząd, odpowiedziała gwałtownym kontratakiem. W trakcie wzajemnej wymiany zdań, dzienniki włoskie zupełnie otwarcie zaczęły rozważać możliwości zbombardowania Malty przez samoloty włoskie; przecięcia najważniejszej arterji komunikacyjnej Anglji, która prowadzi przez Gibraltar, Maltę i Suez do Indyj i Australji, oraz zaatakowania Egiptu od strony Libji.

Enuncjacje te wywołały wśród członków partji Torysów, stojącej obecnie u steru rządów Wielkiej Brytanji, całkiem zrozumiałe oburzenie. Partja ta początkowo zupełnie obojętnie odnosiła się do planów włoskich. Jeżeli chodzi o Ligę Narodów, to Torysi nigdy nie zdradzali chęci współpracy z tą instytucją. Dowodem tego może posłużyć fakt, że od roku 1920 aż do wystąpienia Hoare'a w Genewie — wszystkie rządy tej partji odrzucały projekty zastosowania jakichkolwiek sankcji wobec napastnika, o ileby rząd W. Brytanji miał być w to wciągnięty. W sprawie mandżurskiej rząd Torysów zachował się zupełnie passywnie, a kwestję etjopską rząd Baldwina pomijał zupełnem milczeniem, wykazując kompletny brak zainteresowania tą sprawą aż do chwili, kiedy prasa włoska z karygodną lekkomyślnością pozwoliła sobie na ton, który obudził imperjalne instynkty w umysłach Torysów, znajdujących się obecnie u steru nawy państwowej.

Czy te oburzenia i obawy wśród Torysów wystarczyłyby same w sobie do energicznego wystąpienia rządu Baldwina, pozostaje kwestją otwartą. W międzyczasie jednak inne okoliczności wyłoniły się na widownię. W lecie r. 1935 zwolennicy Ligi Narodów przeprowadzili plebiscyt pokojowy. Gdy obliczono głosy, okazało się, że w plebiscycie tym brało udział 11.000.000 angielskich wyborców. Z tej olbrzymiej liczby, która przewyższa „siłę wyborczą" którejkolwiek z partyj angielskich, wszyscy, oprócz mikroskopijnej mniejszości, głosowali za dalszem uczestnictwem W. Brytanji w Lidze Narodów, a 6.700.000 głosów opowiedziało się za zastosowaniem sankcyj nietylko ekonomicznych i finansowych, „lecz również i wojennych w stosunku do państwa, które uznane zostanie winnem agresji".

Ta nieprzewidziana i tak gromadna manifestacja opinji publicznej dała rządowi Torysów wiele do myślenia. Wkrótce miały się odbyć wybory w całym kraju. O ile rząd w dalszym ciągu zachowywałby się apatycznie w obliczu kwestji etjopskiej i zajął by wobec tej sprawy to samo stanowisko, co i wobec kwestji mandżurskiej, wówczas olbrzymia większość z 11.000.000 biorących udział w pokojowym plebiscycie — przeszłaby do obozu opozycjonistów, co oznaczałoby nieuniknioną porażkę partji Torysów podczas wyborów.

Te względy natury wyborczej, w połączeniu ze skutkami antybrytyjskiej kampanji prasowej we Włoszech, wywołały w polityce angielskiej rewolucję, która znalazła wyraz w podróży Edena do Rzymu, mowie Hoare'a w Genewie i mobilizacji floty brytyjskiej na morzu Śródziemnem.

* * *

Londyński „Times", opierając się na danych „Lloyd's Register of Shipping", donosi, że ogólna liczba statków handlowych, będących w budowie w Anglji i Irlandji, wynosiła w pierwszem pół-

roczu roku zeszłego 107 jednostek, o ogólnej pojemności 560.300 ton. W porównaniu z rokiem 1934 cyfra ta ujawnia spadek o 26.820 ton, przewyższa jednakże ogólną sumę tonażu, będącego w budowie w pięciu czołowych krajach zagranicznych.

Z liczby tej około 79.000 ton — t. j. 14 proc. pójdzie na sprzedaż, lub otrzyma rejestry państw obcych.

W innych krajach liczba tonażu, będącego w budowie, wyrażała się ogólną cyfrą 722.210 ton z czego między innemi na Niemcy przypadało 237.045 ton, na Szwecję — 94.473 tony, Holandję — 75.446 ton, Japonję — 65.970 ton i Danję — 65.753 tony.

Na całym świecie, za wyjątkiem Rosji, znajdowało się w budowie 1.282.531 ton statków handlowych, z czego 43,7 proc. przypadało na W. Brytanję i Irlandję, a 56,3 proc. na inne kraje.

Z 560.321 ton, znajdujących się w budowie w Anglji i Irlandji, 243.996 ton przypadało na „shipping“ motorowy. Tonaż motorowy, będący w budowie w innych krajach, wyrażał się cyfrą 507.124 tony i przewyższał o 297.293 tony tonaż, przypadający na statki parowe.

* * *

Bankier chicagoski Paul W.Chapman, były właściciel United States Lines, wysunął projekt budowy dwóch superkabinowych transatlantyków, które rozmiarami i szybkością mają przewyższać słynne „Normandie“ i „Queen Mary“.

Jak podaje baltimorski „Sun“, zrealizowanie tego projektu pociągnęłoby za sobą wydatek około 100.000.000 dolarów i jest zależne od zgody czynników rządowych na udzielenie subsydjów na ten cel.

Według informacyj, dwa projektowane super - transatlantyki posiadałyby szybkość 38 węzłów, umożliwiającą im przebycie Atlantyku w rekordowym czasie 3 i pół dni. Długość ich wynosiłaby 1.250 stop i każdy z nich mógłby pomieścić 3.000 pasażerów. Ciekawym szczegółem projektu Chapmana jest to, że cena przejazdu na tych kabinowych transatlantykach ma wynosić 60 dolarów w jedną stronę bez utrzymania. Koszta utrzymania będą doliczane osobno i mają się różnić w zależności od rodzaju obsługi, którą pasażer mógłby wybierać stosownie do swoich upodobań i stopnia zamożności.

* * *

Rząd sowiecki, powodowany względami natury ekonomicznej oraz mając na uwadze strategiczne znaczenie szlaku północno-wschodniego, od dłuższego już czasu stara się o rozwój żeglugi na tym odcinku morskim. W końcu roku 1935, jak podaje londyński „The Navy“, z Władywostoku odpłynęły do Murmańska 4 statki handlowe, a dwa inne okręty wyruszyły z Murmańska w przeciwnym kierunku. Tym razem okręty te przebywają całą drogę bez pomocy lodołamaczy, które mają znajdować się jednakże w czterech punktach na szlaku podróży. Ogólna liczba statków, odbywających żeglugę na morzach północnych, wynosi obecnie 73. W roku 1934 tylko 46 statków znajdowało się na morzach Arktyki. Dla ułatwienia tej podróży rząd sowiecki używa samolotów, pozatem na północnym wybrzeżu Europy i Azji znajduje się szereg stacyj radjowych, ułatwiając w dużej mierze komunikację na tym północnym szlaku.

* * *

Projekt sprzedaży Stanom Zjednoczonym dwóch wysp francuskich, Martyniki i Guadeloupe — spotkał się z protestem ze strony admiralicji francuskiej. Jak podaje francuski korespondent „The Naval and Military Record“, sprzeciw ten jest oparty na całkiem zrozumiałej niechęci wyzbycia się baz morskich, które, jak nauczyło doświadczenie ostatniej wojny, posiadają olbrzymie znaczenie dla operacyj strategicznych na morzu.

JANUSZ STĘPOWSKI

BELETRYSTYKA I LITERATURA MORSKA ROKU 1935.

St. Zieliński: „Polska Bibljografja Morza i Pomorza“. — „Informator Morski i Kolonjalny“ pod red. Cz. Zagórskiego.— F. Nowowiejski: „Śpiewnik Morski“. — J. Conrad Korzeniowski: „Zwierciadło Morza“. — L. A. G. Strong: — „Ludzie Morza“. — Gen. Marjusz Zaruski: „Wśród wichrów i fal“. — Jim Poker: „Loreley—czyli kobiety na morzu“. — „Dar Pomorza“ i A. Z. M. w literaturze— B. Pawłowicz: „Załoga“. — J. B. Rychliński: „Przygody Krzysztofa Arciszewskiego“. — oraz — „Był bój pod Oliwą“. Komand. Ppor. R. Czeczot: „Wojna morska na Bałtyku w 1914—1918“. — Kpt. Mar. Inż. W. Hubert: „Historja Wojen Morskich“. — Literatura w czasopismach „Gryf“, „Morze“, „Sprawy Morskie i Kolonjalne“, „Szkwał“ i *„Polska na Morzu“.*

Od czasu, gdy w Gdyni piaszczyste brzegi ubogiej wioski rybackiej przybrały żelazo-betonową postać portu, jednego z najlepszych w świecie morskim, objawia się w literaturze pięknej wymiana pracy dźwigów, statków i wogóle życia marynarskiego na dzieła twórczego ducha. W wymianie tej w latach ostatnich mogliśmy zaobserwować utwory pisarskie, sięgające coraz dogłębniej w potrzeby wiedzy i zjawiska uczuć. Utwory te, coraz to ściślej starały się związać czytelnika polskiego z życiem morskiem i jego zagadnieniami.

Rok 1935, przyniósł na tej drodze szereg książek i publikacyj, niecojuż szerzej, przez gdyńskie okno, na świat otwartych. Po lekturze propagandowej, którą trzeba było kiedyś przebrnąć z elementarzem, dla samej nauki o koniecznościach racji stanu Polski na morzu, tak się zdaje, jakby z książek w tym roku wydanych, powiał jakiś świeższy, cieplejszy, bardziej interesujący, nie tak suchy wiatr od naszego Bałtyku.

Rzecz charakterystyczna, że na dowód domagania się wprost lektury morskiej, która stała się potrzebą dnia codziennego, jak i z drugiej strony, celem zorjentowania poważnie zainteresowanych w dotychczasowym dorobku bibljografji spraw morskich, — Liga Morska i Kolonjalna, jako wydawnictwo, czuła się per procura zmuszoną do publikacji pewnego rodzaju przewodnika, który nosi tytuł: „P o l s k a B i b l j o g r a f j a M o r z a i P o m o r z a“. Książka ta, będąca owocem trudnej pracy szperania i nurkowania w innem już morzu tytułów książek, a nawet artykułów, rozrzuconych w prasie, jest dziełem S t a n i s ł a w a Z i e l i ń s k i e g o, znanego zresztą skądinąd byłego kustosza zbiorów rappelswilskich. Bibljografja jego, wprawdzie nie obejmuje całości tematycznej, jest już jednak dużym krokiem naprzód w dziedzinę drogowskazów, kierujących przy gruntownem poznawaniu lektury marynistycznej w Polsce. W pracy Stanisława Zielińskiego spotykamy się z wyborem, dokonanym z pośród dziesięciu tysięcy tytułów utworów, odnoszących się do bibljografji morskiej, jak i z dwudziestu tysięcy innych tytułów, zebranych w bibljografji emigracyjno-kolonjalnej. Tego rodzaju praca już należytą może być pomocą przy opracowaniu tematów, związanych z morzem, marynarką wojenną i handlową, żeglugą śródlądową, Pomorzem i Prusami Książęcemi, przedstawiając do dyspozycji spis wybitniejszych i ważniejszych prac literackich i studjów oraz przyczynków naukowych.

„Polska Bibljografja Morza i Pomorza“ St. Zielińskiego nie jest bibljografją odosobnioną w tej dziedzinie. Istnieją obok niej cenne prace podobne, nie ogarniają one jednak z równą miarą całokształtu zagadnień tak pod względem

tematu, jak i czasokresu lat. Dotąd m. inn. np. Wierczyński zebrał bibljografję na przestrzeni lat dziesięciu (od 1919—1929 r.), nie uwzględniając jednak spraw żeglugi śródlądowej i Prus Wschodnich; Dr. Władysław Pniewski znów w swej pracy bibljograficznej ograniczył się wyłącznie do regjonalizmu kaszubsko-pomorskiego.

Tym samym zapewne wyborem, jako myślą przewodnią w selekcjonowaniu dotychczasowej wiedzy o morzu, posłużyło się wydawnictwo Ligi Morskiej i Kolonjalnej, wydając w domenie swej propagandy książkę przypominającą znów encyklopedję, czy też podręcznik podstawowych wiadomości, a mianowicie: „Informator Morski i Kolonjalny“ pod redakcją Czesława Zagórskiego. Wspominam o tem wydaniu dlatego, że znaleźć w niem można wśród pięciuset zgórą stronic literalnie wszystko co się tyczy skorowidza i lekcji poglądowej w dziedzinach historji, marynarki, handlu, żeglugi, czy też takich specjalności, jak rybołóstwo, sprawy kolonjalne, drogi żeglugi śródlądowej, albo też działalność samej Ligi Morskiej i Kolonjalnej.

Jeśli chodzi o beletrystykę w pojęciu literatury pięknej, wspomnieć trzeba, przed innemi, o wydaniu pewnej szczęśliwej publikacji, która wzbogaciła świat literacki o jeszcze jeden motyw współtwórczej myśli w szerokiem społeczeństwie. Oto, znanemu wszystkim, kompozytorowi Feliksowi Nowowiejskiemu wydała Liga Morska i Kolonjalna „Śpiewnik Morski“, zawierający 34 utwory, wśród których — nie bez pewnego wzruszenia, jeśli się zważy posłannictwo poezji, żyjącej w tłumie i w pieśni — znajdziemy dwa zwłaszcza ciekawe wiersze, transponowane na muzykę i śpiew. Pierwszy z nich, płynący gdzieś od kołyski polskich pamiątek pisarskich, pełen surowego wejrzenia morskiego, towarzyszący w strofach bojowym dźwiękom zbroi i echom rycerskiej pieśni „Boga Rodzica“, powstał kiedyś w wierszowanej kronice pierwszego dziejopisa polskiego Galla w wieku XII-ym na tle zdobytych murów Kołobrzegu, podczas wyprawy króla Bolesława Krzywoustego na Pomorze. Strofy łacińskie Galla w tłumaczeniu Romana Grodeckiego, przetopione teraz przez Nowowiejskiego w pieśń chóralną, niewątpliwie usłyszymy na niejednej akademji. Nie zabierając tu zdania w sprawach wartości muzycznych, sam pomysł sięgnięcia najgłębiej w antologię poezyj morskich, świadczy o dobrze zrozumianym i odczutym przez kompozytora kulcie dla polskiej literatury. Dowodzi tego i drugi wiersz morski, podjęty już z ostatnich lat polskiej dojrzałości poetyckiej, a pochodzący — co dobrze i tu przypomnieć — z pod pięknego, szlachetnego pióra Jana Kasprowicza, wiersz zaczynający się od słów: „Od morza jesteśmy, od szumnych bałtyckich wód“... Z poetów innych, którzy inspirowali Nowowiejskiego w stworzeniu tego pożytecznego i popularnego śpiewnika, wymienić tu możnaby jeszcze, m. inn. Józefa Birkenmayera, Marjusza Zaruskiego, a także Szalay-Groele i Marję Czeską-Mączyńską.

To, co nadmieniłem o „Polskiej Bibljografji Morza i Pomorza“ St. Zielińskiego i o „Śpiewniku Morskim“ Nowowiejskiego, stanowi jakby motto do tegorocznego pokłosia wydawnictw marynistycznych. Przoduje wśród książek o morzu przedewszystkiem — Conrad-Korzeniowski z dziełem bodaj czy nie najpiękniejszem i najszczytniejszem w dotychczasowej literaturze wszystkich mórz i oceanów świata.

Świetnie przetłumaczone przez Anielę Zagórską, i wydane przez Dom Książki Polskiej dzieło Conrada p. t. „Zwierciadło Morza“, stanowi istotnie rewelację w typie wnikliwego wywiadu w krainę wiedzy o morzu. Jest to bowiem osobista spowiedź długoletnich wrażeń i doświadczeń znakomitego auto-

ra, a przedewszystkiem wytrawnego żeglarza. O książce „Zwierciadło Morza“ pisano w prasie i wspominano tyle razy, że ponowne szczegółowe sprawozdanie jest tutaj zbyteczne. Wrażeniami, po przeczytaniu tego dzieła, podzieliłem się z czytelnikami „Szkwału“ w nr. 8/35. Z spowiedzi autora, wysnuć możnaby drugą spowiedź wrażeń czytelnika i podzielić jego doświadczenia z popisowem polem wielu porównań, które nasuwają się na myśl z terenu dzisiejszej, współczesnej pracy żeglarskiej polskich statków i polskich marynarzy.

Niezwykle dostojny, poważny i pełen umiłowania stosunek Conrada-żeglarza do morza, mądrość przenikliwa i poezja, z jaką ten autor opisuje na tle swych wspomnień, ludzi morza, ich żagle, rejsy i walkę z żywiołem, przypomina miejscami w „Zwierciadle Morza“ kanoniczny ton katechizmu wiary żeglarskiej, wyznającej w swem powołaniu dobro, piękno, etykę, honor i godność, nigdy niezmienną w kodeksie morskim. Pojęcia tego rodzaju nie uległy przecież w życiu morskiem zmianie, mimo, że zmieniły się żaglowce w parowce i że siła mięśni w zastosowaniu do typu pracy na rejach zastąpiona została dzisiaj przez siłę mechaniczną śruby okrętowej. To też książka Conrada, choć jest zabytkiem przeszłości, stanowi bowiem o czci żaglowca na morzu, ma charakter zarówno pedagogiczny, jak i praktyczny w dobie współczesności, która w życiu morskiem posługuje się niezmiennie kultywowaną tradycją obyczajową.

Jeśli tu wspominam o „Zwierciadle Morza“, o dziele tem, stanowiącem jakby emanację żeglarskiego ducha na przestrzeni literatury całych wieków, to dlatego, aby przytem zwrócić głównie uwagę na pewien fakt niezwykły i bądź co bądź niezrozumiały, charakteryzujący niepopularność tej rewelacyjnej książki Conrada w popularnem dzisiaj rozmiłowaniu się społeczeństwa naszego w morzu i jego sprawach. „Zwierciadło Morza“ przyjęte entuzjastycznie przez krytyków nie spotkało się z równem zainteresowaniem czytelników. Spotkał tę książkę ten sam los co inne jego dzieła przetłumaczone dotychczas na język polski, z których jedynie tom p. t. „Opowieści Zasłyszane“, w całym nakładzie swoim przeszedł z półek księgarskich na półki bibljotek prywatnych. Fakt ten jest poniekąd stwierdzeniem dość dziwnego zjawiska, wyraża bowiem negatywną odpowiedź na pytanie, jak właściwie naprawdę wygląda nasza znajomość morza i jego t. zw. ukochanie przez społeczeństwo, na jednym z przykładów praktycznych.

Conrad toruje sobie w Polsce drogę niezwykle powoli, choć skądinąd może tem skuteczniej. Mówi się ciągle o jego twórczości, słyszy się o niej wszędzie. Nie sposób pominąć jej w szeregu cytacyj i wzorów. Nie od rzeczy więc będzie jeszcze raz przypomnieć przy tej okazji pogląd rewizjonistyczny, jaki głównie dotąd zajmował społeczeństwo nasze w stosunku do narodowości Conrada, który wszystkie swoje książki wydał w języku angielskim. Łatwe zarzuty wynarodowienia się tego wielkiego pisarza, zajmowały dotąd bardziej polską opinję niż sama jego twórczość, o której utarło się zdanie, że jest poprostu obcą i nudną. Tym więc, którzy jeszcze trwają w przekonaniach wobec Conrada ściśle szowinistycznych, a chcieliby go lepiej zrozumieć, dobrze będzie poradzić tutaj, aby — zanim „Zwierciadło Morza“ wezmą do ręki, — przeczytali jego książkę p. t. „Z e w s p o m n i e ń“, albo jedną z jego świeżo wydanych w tym roku (dla lektury szkolnej) opowieści p. t. „K s i ą ż e R o m a n“. W utworach wspomnianych znajdą własnemi uczuciami autora zaakcentowane przywiązanie do Polski i ziemi rodzinnej, jak i z drugiej strony, wyjaśnienie przyczyn, które w latach zaboru i niewoli zmusiły znakomitego pisarza szukać

wyzwolenia ducha w tułaczce, w służbie obcej banderze, na szerokich morzach świata brytyjskiego.

Wśród tegorocznych książek marynistycznych znajdziemy też wśród innych tłumaczeń dobrą pozycję w postaci powieści, napisanej przez pisarza angielskiego L. A. G. Stronga p. t. „Ludzie morza". Ludźmi morza są w tym wypadku rybacy z fjordów szkockich. Powieść stoi w pokrewieństwie gatunkowem z żywociarstwem rybackiem, znanem dobrze dotąd, czy to z powieści Piotra Loti'ego p. t. „Rybak Islandzki", czy też z sławnego dzieła Wiktora Hugo p. t. „Pracownicy morza", osnutego na tle przybrzeżnych uroczysk wyspy Guernesey. Gdy uświadomimy sobie dalsze porównania i temat życia rybackiego, jako teren niezwykle pociągający i specjalny w literaturze, możemy wspomnieć cudowne w swej poważnej prostocie powieści Knuta Hamsuna jak np. „Włóczęgi" lub „August Powsinoga". W twórczości naszej, prócz opowieści rybacko-kaszubskich, drukowanych w regjonalnym kwartalniku art.-lit. „Gryfie", po za próbą powieściową Jerzego Bandrowskiego p. t. „Zolojka", po za zebranemi przez Zuzannę Rabską „Baśniami kaszubskiemi" i nowelami Wandy Brzeskiej, — temat przybrzeżny, ujęty na tle obyczajowej strony życia nadmorskiej wioski i środowiska rybackiego, nie został jeszcze w twórczości należycie zadokumentowany. To też w tym wypadku musimy się narazie zadowolić skalą porównawczą.

Co czują, jak żyją, myślą i pracują ci ludzie, najściślej związani z przyrodą i naturą żywiołów, — wszystko to składa się na trudności, które naszej Kaszubszczyźnie, — zapewne też spowodu nieuchwytności językowo-gwarowych, — długo jeszcze każą czekać na nowego, regjonalnego popularyzatora w typie powieściowego Tetmajera.

„Ludzie Morza" Stronga z całą swoją metafizyką myślenia, oparci o klanowe tradycje szkockich rodzin rybackich, żyjących z sobą w niezgodzie, odsłaniają przed wyobraźnią czytelnika urok, potęgę i wpływ morza, który tam daleko w fjordach północnych wychowuje ich w swoistej szkole charakterów. Bezwzględny posłuch młodszego wobec starszego brata, wspólna ich miłość, a raczej pożądanie jednej wspólnej dziewczyny, urasta w tej ciekawej powieści Stronga do tragicznego fatalizmu, łącząc związki przyczynowe psychiki tych bądź co bądź prostych ludzi z niezwykle skomplikowaną w odczuwaniu nastrojów rolą morza, jego ruchliwą grozą i zmiennością tajemniczej postaci. Możnaby uwierzyć istotnie autorowi, że to nie ludzie i ich zgubne przeznaczenie, ale natura, mgła biała, twarda i nieprzenikliwa, która otuliła swoim całunem brzegi skaliste nad rybacką zatoką, stała się powodem zabójstwa Marji, dziewczyny pięknej i prostej, wspólnie przez dwóch braci pożądanej, i w ich prymitywnem pojęciu uznanej za rzucającą uroki czarownicę.

Ale nie sama nawet ciekawa fabuła stanowi o wartości literackiej tej powieści rybackiej, ile krajobraz, opisy przeżyć rybaków przy połowie na foki i na węgorze, plastycznie przytem przedstawiona strona obyczajowa tych ludzi i — co nas zaciekawi — duże różnice obyczajowe przy wybuchu ludzkiego temperamentu w chwilach najbezpośredniejszych t. zn. w chwili gniewu, sporu i kłótni. Gdzie to u nas do pomyślenia, żeby sąd nad pokłóconymi sprawowali potem sami z sobą pokłóceni !? Autor przedstawia wybuch animozji dwuch szkockich rodzin rybackich, które po zwykłej w takich razach obraźliwej awanturze przed kościołem wiejskim, rozstrzygają następnie spór o słuszność za pomocą osobliwego wyroku: tej rodzinie przyznana będzie słuszność, która zwycięży przy wiosłowaniu na wytrwałość, i to nota bene, w jednej wspólnej łodzi, na sześć par rąk.

Wśród książek, napisanych przez polskich autorów, a wydanych w tym roku, pierwsze miejsce już dla samej pięknej szaty graficznej należy się najstarszemu u nas weteranowi sztuki żeglarskiej, a zarazem pisarzowi, gen. Marjuszowi Zaruskiemu. Opowiadania tego autora, zebrane p. t. „Wśród wichrów i fal" (wyd. Gł. Księgarni Wojskowej) zawierają barwne opisy i obrazy z życia i przygód w rejsach jachtowych, których autor jest — trzeba przypomnieć — gorliwym wyznawcą i uczestnikiem od dziesięciu lat zgórą i to prawie rokrocznie.

Poszczególne rozdziały tej książki są poświęcone rejsom polskich jachtów do Piławy oraz do brzegów i portów skandynawskich. Nie jest to w prostem tego słowa znaczeniu dziennik okrętowy lub pamiętnik żeglarza. Utwór, chociaż brak mu plastyki nowelistycznej, posiada zato nierzadko charakter prozy poetyckiej. Z znawstwem, a zarazem głębszem odczuciem, maluje tu autor przeżycia marynarzy w sztormie, jak i wzruszenia własne wśród sztilu podczas nocy księżycowej, gdy np. w marzeniach dalekich ujrzał w światłach małego, prastarego, szwedzkiego portu Simrishamn przeciwstawienie polskim żaglom, — wizję statku wikingów, którzy na tych samych wodach, pływali przecież kiedyś, i ścierali się w bojach z słowiańskimi żeglarzami.

Opisy sztormów są rzeczą uprzywilejowaną w każdej książce o morzu. W książce jednak Zaruskiego można się z nich nauczyć trochę więcej prawdy. Całkiem inaczej bowiem wygląda sztorm na statku pasażerskim, gdzie pokład znajduje się zawysoko, aby odczuć istotną grozę fal. Yacht posiada pokład znacznie niżej, a nawet całkiem blisko powierzchni morza, działanie więc burzy na morzu nabiera przez to znacznie większej siły i niebezpieczeństwa w stosunku do czujnej samoobrony i potrzeby wytężonej pracy żeglarza. Już przez to samo sport jachtowy staje się raczej doskonałą szkołą charakterów, zaprawiając do walki zarówno psychicznej, jak i fizycznej.

... „Wierzcie mi" — pisze Zaruski — „że marynarz, zmagając się z morzem, zmaga się z sobą — ze swoją słabością fizyczną i duchową, ze swemi podnieconemi nerwami, zmęczeniem i strachem. A kiedy z walki wyjdzie zwycięzcą, czy nie jest, w istocie, człowiekiem mocniejszym niż był przed ową nocą? Na wysokości trzydziestu metrów z pokładu „Queen Mary", jako pasażer, podczas największego nawet sztormu zysków tych nie osiągnie. Co najwyżej może przysporzyć kłopotów stewardom".

Najlepiej Zaruskiego zrozumiemy, gdy pisze w swej przedmowie: ...„Pływam chętnie na jachtach — o tyle też jestem sportowcem, lecz pracuję na jachtach jako Polak, który w Polsce chce widzieć mocarstwo morskie, a w Polakach — ludzi na miarę Zawiszy. Z sumieniem pragnę być w zgodzie. Kiedy stanę na progu tamtego świata, który zresztą niejeden raz zbliska już oglądałem, a św. Piotr zapyta: — Jak mam Panu Bogu zameldować? coś uczynił na ziemi? — odpowiem: — Łamałem, św. Piotrze, młotem wrzeciądze niewoli, prowadziłem Polaków w góry i na morze. Ażeby się stali twardzi, jak granit, a dusze mieli czyste i głębokie, jak morze".

Zupełnie odmienny ton, lekki, anegdotyczny, nierzadko dowcipny, a w dużej mierze satyryczny, charakteryzuje twórczość niemniej znanego pisarza-marynisty, Jima Pokera. W tym roku, prawie w ostatnich dniach grudnia, dostała się w ręce czytelników, nowa książka tego autora, złożona z kilkunastu nowel p.t. „Loreley — czyli — Kobiety na morzu" (nakład Drukarni Narodowej, Kraków). Z uśmiechem ironisty traktuje w niej Poker płeć piękną, za co sam w jednej z nowel opatruje się epitetem „cynicznego lekkoducha". Właściwie, tak źle nie jest. Z zręcznością

właściwą sobie, żonglując między karykaturalną stroną typów niewieścich, a samym czytelnikiem, lubiącym swobodną lekturę z domieszką sensacji, erotyki i kinowej akcji, — autor dokazał niebylejakiej sztuki, osiągając efekt ważniejszy, czysto propagandowy dla spraw morskich. Czytając te nowele dla potoczystej treści, sam czytelnik „łapie się na kawał“, — przyswaja sobie z wyglądu opisane objekty nawigacji, dowiaduje się o zasadniczych różnicach statków („Przyjacielska usługa“ !), o ich urządzeniach, pracy, służbie, i o życiu marynarskiem, zwłaszcza w Marynarce Wojennej (świetna nowela o bólu zęba kapitana niemieckiej łodzi podwodnej „UB 153“). Możnaby się z Jimem Pokerem o niejedno posprzeczać (o nadziewanie powiedzonek francuzczyzną, o piękno-słowo „mocarny“, które z nazwy jednego z tetmajerowskich górali przeszło niesprawiedliwie dzisiaj, jako przymiotnik, do literatury i t. p.), lecz wartość jego książki nic na tem nie traci.

Jeśli chodzi o temat ściśle związany z żeglarstwem i jego artystycznem ujęciem na kanwie osobistych przeżyć, w szeregu odtwórczych wspomnień, — jako dalszy już etap rozwoju naszej literatury marynistycznej, dobrze będzie teraz zkolei wskazać na najbliższe aktualności reportażowo - pamiętnikarskie, jakie zadokumentować mają niedawną podróż statku szkolnego „Dar Pomorza“ wokół globu ziemskiego. Tak, jak kiedyś pierwszy statek szkolny Marynarki Handlowej „Lwów“, przyniósł pierwsze bezpośrednie wypowiedzi młodych autorów-marynarzy, dziś, drogą bardziej już utorowaną do czytelnika, pod żaglami „Daru Pomorza“, poprzedzeni echem podróży naokoło świata, zabierają głos najautentyczniejsi następcy z szeregu pisarzy szkoły morskiej, kpt. Kosko Stanisław i Fryderyk Kulleschitz. O książkach tych autorów przyjdzie czas powiedzieć w najbliższym czasie po ich ukazaniu się, jak również i o ciekawej publikacji pióra Wandy Karczewskiej, która na jachtach Akademickiego Związku Morskiego odbyła kilka rejsów zagranicznych jako członek załogi. Narazie, reportaże i feljetony, wspomnianych wyżej autorów znane są z b. wielu, nierzadko bardzo ciekawych publikacyj w prasie, zwłaszcza w „Kurjerze Porannym“ i „Gazecie Polskiej“.

Wspominam tutaj zkolei o tych praktycznych przejawach piśmiennictwa morskiego, aby wykazać na przykładach życiowych w jak logiczny sposób rozwija się nasza literatura marynistyczna w Polsce. Autor książki o morzu nie potrzebuje dziś już okłamywać czytelnika pięknem urojonem i odczutem z samego natchnienia, czy też z podręczników baedeckerowskich. Beletrystyka morska, staje się coraz wyraźniejszem odbiciem rzeczywistości naszego życia morskiego, torując sobie drogę w świat równolegle do zdobywczych rejsów okrętowych. W ten sposób, autor, na wzór ongiś bajek z tysiąca i jednej nocy, może dziś korzystać z tysiąca i jednej sposobności zetknięcia się z morzem w sposób istotny, realny i doświadczalny, sprawdzając naocznie wszystkie marzenia z prawdą doznanych wrażeń.

Dobrą ilustracją do tych doświadczeń morskich w skojarzeniu z twórczością, byłaby tu powieść dla młodzieży Bohdana Pawłowicza p. t. „Załoga“ (wyd. Bibljoteka Polska), gdyby nie jej zbyt szablonowe ujęcie w stosunku do budowy akcji, dobrej zresztą, lecz nieumiejętnie podanej dla młodego czytelnika. Rola tego rodzaju lektury jest dla każdego autora niezwykle trudną i odpowiedzialną.

Może znacznie bliższym jest młodemu czytelnikowi Jerzy Bohdan Rychliński z swoją ostatnią pod koniec roku wydaną książką p. t. „Przygody Krzysztofa Arciszew-

skiego" (wyd. Książnica-Atlas). Warto tutaj zatrzymać się dłużej nad tą ciekawą pozycją literacką autora, który również pochodzi z szeregu pisarzy szkoły morskiej, w znaczeniu faktycznem. Rychliński ma za sobą rosyjską Szkołę Chorążych Admiralicji, i służąc w rosyjskiej marynarce, brał udział w bitwach w latach ostatniej wojny. Jako pisarz morski, autor ten dał się poznać z szeregu utworów, w których niezaprzeczoną wartością była szczera, czysta poezja, rzucona w regjony szlachetnej fantazji. Żadna jednak może z książek Rychlińskiego[1]) nie jest eksperymentem tak udatnym, jak ten ostatni jego wybór obrazów z życia Krzysztofa Arciszewskiego, sławnego rycerza morskiej wiary w XVII w.

Dwa charakterystyczne zagadnienia przenikają w ten sposób do dorobku naszej literatury marynistycznej, a mianowicie: — nawiązanie do tradycyj morskich w Polsce, z drugiej znów strony, dążność do umiejętnego stworzenia lektury, odpowiednio napisanej dla każdego czytelnika bez różnicy wieku, jak tego skądinąd świetnym przykładem był niedościgniony dotąd Sienkiewicz. Zadania te chociaż zaledwie tylko w małej części udały się Rychlińskiemu, stanowią jednak już w dużym stopniu o wartości tej jego książki.

Krzysztof Arciszewski, wódz naczelny Holendrów i zdobywca Brazylji, był gwiazdą nadziei w planach morskich króla Władysława IV-ego. Doniedawna nieznana bliżej historykom ta niezwykle ciekawa i bojowa postać awanturnika w najlepszym stylu grzechów i cnót spełnionych za życia, słusznie może pokusić jeszcze niejednego pisarza do zawarcia z nim pomnikowej przyjaźni w dziele literackiem. W dziejach Arciszewskiego bowiem znaleźć można doskonałe przecięcie ówczesnej epoki szlacheckiej w Polsce, na tle ościennych walk religijnych podczas trzydziestoletniej wojny. Stąd właśnie pochodzi związek fizyczny tej światoburczej postaci z tragicznym konfliktem jej przeżyć duchowych.

Krzysztof Arciszewski, z wyznania arjanin, widząc swój rodzinny majątek na Pomorzu podstępnie zagrabionym przez pewnego palestranta Brzeźnickiego, dokonał na człowieku tym okrutnego samosądu. Napadłszy na niego zbrojnie z braćmi, zabił go. Nożem podciąwszy gardło, język mu przybił do szubienicy. Spotkała go zato kara infamji i banicji. Ambitny rycerz, nie mogąc służyć swym genjuszem wojennym ojczyźnie, wyemigrował w świat i pod sztandarem Holandji dokonał brawurowych czynów za oceanem, awansując szybko do rangi generała artylerji i admirała Kompanji Indyj Zachodnich.

Jego to zasługą było szereg zwycięskich bitew z Hiszpanami i podbój kilku brazylijskich prowincyj. Urodzony wódz z usposobienia typowy szlachcic, z charakteru człowiek do gruntu uczciwy, który, mimo temperamentu nieokiełznananego, nigdy nie splamił rąk łupiestwem, a zdobyte pieniądze dzielił między żołnierzy, był nadto Arciszewski z upodobania poetą, pisał wiersze i tak długie listy, że w dużej mierze dzięki epistolografji i apolegetyce swojej, spisanej w chwilach wybuchu żalu w Brazylji, dał później możność historykom dotarcia do dziejów swego ruchliwego życia pełnego przygód, zaszczytów, wzlotów i upadków. Bo trzeba przypomnieć, że na cześć tego sławnego Polaka, z wdzięczności za jego zwycięstwa nad Hiszpanami, wybito w Amsterdamie, trzy wieki temu, medal pamiątkowy, co nie przeszkadzało znów z drugiej strony, dzięki intrygom dworskim panującego domu Nassauskiego, zrzucić niebawem brazylijskiego zdobywcę z szczytowego stanowiska.

---

[1]) Prawie równocześnie ukazało się opowiadanie tego autora dla młodzieży p. t. „Był bój pod Oliwą", według wiernego opracowania historycznego Witolda Huberta (wyd. Nasza Księgarnia).

Wrócił wtedy Krzysztof Arciszewski do Polski, upatrywany na admirała floty przez króla Władysława IV-ego, z którym prowadził długą korespondencję o zniesienie infamji i banicji. Przybył jednak zapóźno, bo po śmierci tego króla, gdy wrota bałtyckie przed Polską z winy sejmu toruńskiego zatrzaśnięto. Mimo wszystko, w potrzebie wojennej z Kozakami, stanął wtedy Arciszewski jako jeden z pierwszych w szeregu, i dowodząc artylerją pokazał Polsce swój talent, broniąc armat, sam jeden, podczas sromu piławickiego, potem znów murów Lwowa przed najazdem Chmielnickiego, wreszcie przyczyniając się w głównej mierze do zwycięstwa wojsk króla Jana Kazimierza pod Zborowem, Był to jednak ostatni zryw genjuszu tego rycerza, wkrótce potem bowiem odezwały się w nim stare rany i nadwątlone zdrowie przyśpieszyło kres awanturniczemu życiu.

Śmierć miał jednak Arciszewski tak niezwykłą, jak zresztą niezwykłym i nieprawdopodobnym był żywot jego cały. Mianowicie, zwłoki Arciszewskiego spłonęły w zborze kalwińskim od ognia podłożonego właśnie wtedy pod miasto Leszno przez pewien oddział polski podczas utarczki z Szwedami.

Słuchaczom, zainteresowanym w tej chwili postacią Arciszewskiego, polecam przy tej okazji, studjum historyczne Kalinki, a przedewszystkiem dwutomowe dzieło Aleksandra Kraushara. W książce Rychlińskiego p. t. „Przygody Krzysztofa Arciszewskiego" mieści się coś więcej nad historję żywociarstwa tego ruchliwego wojaka. Utwór, dla którego tłem jest głównie brazylijski etap działalności Arciszewskiego, ma charakter prozy poetyckiej i dobrze przylega do nastroju pięknego, starego obrazu, malowanego według sztuki flamandzkiej. Dźwięk archaizowanego słowa, towarzyszący opisom batalistycznym i urokom egzotycznego krajobrazu, zwiera wcale sugestywnie czytelnika z książką, choć nie przeważa na jej korzyść fabuła powieściowa, utrzymana przez autora w luźnym związku, bez akcji wytycznej. Jedyną nicią, trwale przesuwającą się przez przygodne fragmenty przeżyć Arciszewskiego, jest rola Smętka, którego autor na przekór podaniom kaszubskim przedstawia jako zwykłego człowieka, wiernego druha i przyjaciela Arciszewskiego, nie ujmując mu zresztą w radach cech djabelskich. Ciekawa ta odmiana Smętka kaszubskiego za oceanem, wydrwiducha tęsknot i ironisty, ma swoje uzasadnienie w wątłej fabule książki Rychlińskiego, co się zaś tyczy człowieczeństwa określa swoją rolę u boku Arciszewskiego prostemi słowami:

— Cała rzecz w tem, iżeś wkońcu uwierzył w djabelstwo moje. A jam symulant, koloryzator, ladaco. Poprawdzie tom zwykły śmiertelnik, jako każdy inny, jeno krzynę pomylony... Ot, co jest.

Niewątpliwie, w wygrzebaniu Arciszewskiego z dokumentów historycznych i popiołów niepamięci upatrywać trzeba dobry pomysł, jak i pożytek. Utarło się bowiem zdanie, że Polska tradycyj morskich nie posiada. Jest to zapewne przewina zaniedbania spraw morskich w dawnych czasach Rzplitej, ale też i dowód pewnego rodzaju nieuctwa dzisiejszego wobec dokumentów historji, które po głębszem poznaniu, odsłaniają cały szereg przyczynków i przykładów, świadczących w historji o żywotności Polaków na szerokich morzach i oceanach świata.

To samo możnaby powiedzieć o zaniedbaniu tych spraw tradycji w dobie współczesnej, gdyby zainteresowania dzisiejsze w granicach Polski, zwróconej na Bałtyk, nie wyławiały już pod pióro historyków zagadnień i czynów aktualnych. Taką aktualną inspiracją historjografji ostatniej wojny światowej, rozegranej na morzu, są np. ostatnio wydane dwie prace źródłowe, a mianowicie: komandora ppor. Rafała Czeczota „Wojna morska na

Bałtyku w latach 1914—1918" i kpt. mar. inż. Witolda Huberta studjum p. t. „Historja wojen morskich". Są to pierwsze oryginalne prace polskie, z których jedna omawia całokształt zdarzeń ostatniej wojny na Bałtyku, druga zaś zarys ważniejszych batalij, opisanych do tych czasów, sięgając od prawzorów bitew w wiekach najdawniejszych.

Podczas gdy literatura na tle morza w sposób dość rzeczowy w tym roku zbliża twórczość marynistyczną do czytelników, — w szarym, zwykłym dniu codziennym, luksusowe miejsce książki zajmują najczęściej czasopisma morskie. Wypadało by tu zkolei wspomnieć zwłaszcza o pięciu zasłużonych w sprawach morskich czasopismach, znanych pod nazwą: „Gryf", „Morze", „Sprawy Morskie i Kolonjalne", „Szkwał" i „Polska na morzu".

„Gryf", kwartalnik art. lit., poświęcony specjalnie sprawom kaszubsko-pomorskim, pozyskał sobie w ostatnich latach dużo sympatji wśród czytelników. Wytłumaczyć to można psychologicznie pociągiem „w nieznane, a bliskie sercu" środowisko ludu kaszubskiego, który żyje dziś w najbardziej uprzywilejowanej części naszego kraju. Działalność literacka „Gryfa", jedynego czasopisma artystycznego na Pomorzu, wyrażała się w poruszaniu zagadnień historycznych, obyczajowych i językoznawczych, w drukowaniu dokumentów dziejowych i podań kaszubskich. Opieką otoczył przytem „Gryf" sztukę rodzimą, malarstwo, jakoteż i poezję, pisaną głównie gwarą kaszubską. Niestety, zażarty, zbyt zaciśnięty do granic dzielnicowych motyw regjonalny, grzęznący w programowych artykułach, stanowił doniedawna w tym ciekawym czasopiśmie przykry dysonans w sensie przeczulonej polityki separatystycznej. Na tak pojętym regjonaliźmie „Gryf" skończył swoją działalność w tym roku, zamilkł bowiem niedawno, nie mając środków finansowych na dalszą akcję wydawniczą. Wielka to strata dla kulturalnego elementu na Pomorzu, który powinien posiadać swoją literacko-artystyczną ekspozyturę.

Wśród czasopism Ligi Morskiej i Kolonjalnej, poświęconych zagadnieniom programowym i propagandowym, twórczość literacka przejawia się często w szeregu nowel, drukowanych w oficjalnym organie Ligi, znanym pod nazwą „Morze". Kwartalnik, pod nazwą „Sprawy Morskie i Kolonjalne", publikuje raczej literaturę naukową i poważne studja na temat zagadnień morskich, żeglugi śródlądowej, emigracyjnych i kolonjalnych. Twórczość literacka w znaczeniu słowa artystycznego, poezji i feljetonów, jest zaakcentowana najsilniej w miesięczniku „Szkwał", gdzie znajduje się dział stały p. t. „Morze w literaturze pięknej".

Wokół „Szkwału", skupiły się dzisiaj rosnące szeregi najmłodszych pisarzy-marynistów, jak również i młodzi żeglarze z pod znaków Akademickiego Związku Morskiego, niewyłączając starszej młodzieży gimnazjalnej. Propaganda morza, pojęta rzeczowo przez zaprawę żeglarską na specjalnych kursach i praktykę na jachtach, znajduje w tym miesięczniku swoje odbicie w artykułach, podanych bezpośrednio z własnych wrażeń, spostrzeżeń i przebytych doświadczeń.

Wracając do dodatku literackiego w „Szkwale", — który jest prowadzony przez Zbigniewa Jasińskiego, poetę z pod żagłów statku szkolnego „Lwów", a zarazem twórcę ostatniego zbioru „Antologji poezji marynistycznej", — możnaby tu jeszcze nadmienić, że tego rodzaju zjawisko literatury w czasopiśmie poświęconem morzu, jest w naszej publicystyce dotąd jedynem. Niewątpliwie rok najbliższy i rosnące zainteresowanie dla morskiej literatury pięknej, przynie-

sie w tej dziedzinie zmianę na lepsze przez stworzenie specjalnego pisma artystyczno-literackiego. W każdym razie, ogarniając tym szkicem dzisiejszym zagadnienia morza w literaturze, daje się jedno powiedzieć: każdy rok przynosi coraz lepsze wyniki, ten zaś rok, stojący na przedpolu wyraźnie zdobywczem, może się już wykazać wartościowym materjałem źródłowym, który przynieść może doniosłe zdarzenia twórcze w najbliższej przyszłości.

„BALTIC COUNTRIES“ (Kraje Bałtyckie)

Cele czasopisma

Czasopismo „Baltic Countries“ ma na celu zaznajamianie z warunkami życia i rozwoju państw i ludów południowo- i wschodnio-bałtyckich oraz skandynawskich. Specjalną uwagę poświęca pismo prądom kulturalnym i naukowym, nawiązywaniu wzajemnych kontaktów oraz badaniom różnorodnych przyczyn, które dzieliły niegdyś, względnie dzielą, narody bałtyckie. Inne państwa europejskie, mające swe zainteresowania nad Bałtykiem, zwłaszcza położone między Bałtykiem a morzem Czarnem, wchodzą również w krąg zainteresowań czasopisma.

Pomimo wielu bliskich związków, świat mówiący językiem angielskim otrzymuje mało wiadomości bezpośrednich o krajach bałtyckich. Jednakowoż około 15 miljonów osób w Stanach Zjednoczonych A. P. i w Kanadzie, nie mówiąc już o innych częściach świata, pochodzi z tego obszaru. Pośród nich w Stanach Zjednoczonych około 4 miljonów jest polskiego pochodzenia, a mniejwięcej tyleż przybyło z krajów skandynawskich, reszta zaś pochodzi mniejwięcej w równych liczbach z innych krajów bałtyckich. Wpływ tych jednostek w krajach, gdzie osiedlili się, nie może być pominięty. Wielu z nich interesuje się krajami, z których pochodzą, i im właśnie „Baltic Countries“ będzie udzielać wiadomości, dotychczas trudnych do uzyskania. Ponieważ czasopismo stara się przemówić zarówno do szerszego ogółu, jak i do specjalistów, treść czasopisma, zachowując charakter naukowy, jest do pewnego stopnia ujęta popularnie. Główna uwaga zwrócona jest na stosunki historyczne, geograficzne i ekonomiczne regjonu bałtyckiego; nie pomija się jednak zagadnień struktury politycznej, społecznej, rasowej i religijnej państw bałtyckich. Spowodu tak rozszerzonego zasięgu tematów, wyczerpujące traktowanie całości byłoby zbyt trudne; dlatego redakcja bierze pod uwagę szczególnie te materjały, które podnoszą zasadniczą odrębność kulturalną, ekonomiczną czy geograficzną regjonu bałtyckiego. W tych granicach autorowie mogą swobodnie wypowiadać swe poglądy, za które Komitet Redakcyjny nie bierze odpowiedzialności.

Pod nazwą krajów bałtyckich rozumie redakcja nietylko Estonję, Łotwę i Litwę jako właściwe „kraje bałtyckie“, ale również Polskę, Danję, Szwecję i Finlandję. Niemcy i Rosja, co do których istnieje obszerna literatura, traktowane są tylko o tyle, o ile wchodzą w sferę zainteresowań i kontaktów w regjonie bałtyckim; zrobiono jedynie wyjątek w odniesieniu do Prus Wschodnich.

Rozwijając kulturalną i naukową współpracę narodów bałtyckich, dąży Komitet Redakcyjny do lepszych wzajemnych stosunków i do lepszego uświadomienia sobie wspólnoty interesów, zarówno w dobie obecnej, jak i w przyszłości. Równocześnie zaś świat anglo-saski będzie mógł uzyskać informacje o regjonie, liczącym dziś około 60 miljonów mieszkańców, a który w ciągu wieków odgrywał duże znaczenie zarówno kulturalne, jak i polityczne.

Obecnie wyszedł już z druku Nr. 2 czasopisma „Baltic Countries“. Zawiera on cztery części, z których pierwsza poświęcona jest historji, geografji i sprawom gospodarczym rejonu bałtyckiego, druga — instytucjom naukowym i stosunkom kulturalnym tych krajów,

trzecia zaś — przeglądowi prac, dotyczących omawianego rejonu lub z nim związanych. Część czwarta poświęcona jest bibljografji.

W części pierwszej artykułem historycznym, traktującym ogólnie rejon bałtycki, jest praca prof. M. Rudnickiego o wspólnocie kulturalnej na wybrzeżu bałtyckiem, omawiająca początkową wspólnotę języka i stosunki kulturalne pomiędzy Polską, a narodami bałtyckiemi. Dalej mamy ciekawy artykuł p. Henri de Monfort o wpływie francuskich idej rewolucyjnych we współczesnej Estonji. W części pierwszej znajdujemy także szereg interesujących artykułów, dotyczących spraw gospodarczych krajów bałtyckich, jako to: „Współpraca gospodarcza krajów północnych“ przez Dr. B. Suviranta, „Lokalny handel krajów bałtyckich“ przez Dr. A. Gazeł, i kilka innych, omawiających gospodarkę poszczególnych krajów bałtyckich.

Część druga przynosi artykuł Dr. W. J. Rose o Uniwersytecie Jagiellońskim w Krakowie, ciekawą pracę dyr. P. Supera o Y. M. C. A. w krajach bałtyckich oraz dane o piśmiennictwie estońskiem w ciągu 400 lat przez Dr. F. Puksoo.

Część trzecia daje bogaty przegląd, gdyż przeszło 40-stu prac na tematy historyczne, ekonomiczne, socjologiczne, — rejonu bałtyckiego.

Poza tem czasopismo zawiera dodatek statystyczny z danemi o transporcie i komunikacji, handlu zagranicznym i bilansie płatniczym, majątku narodowym i dochodach krajów bałtyckich.

KAZIMIERZ GLEYDEN ZIELENIEWSKI

BIBLJOGRAFJA CZASOPISM

Niniejsze zestawienie bibljograficzne treści czasopism polskich w zakresie spraw morskich, kolonjalnych, rzecznych i dziedzin pokrewnych jest trzeciem skolei, ukazującem się na łamach naszego czasopisma.

Ze względu na wielką ilość podobnego materjału w prasie polskiej, nie mogliśmy już w niniejszem zestawieniu uwzględnić artykułów w dziennikach. Poza tem — jak stwierdza to wykaz czasopism uwzględnionych — bibljografja niniejsza nie wyczerpuje całości wszystkich wydawnictw polskich, poza dziennikami.

Sądzimy jednak, że i w tej postaci będzie ten wykaz, wraz z poprzedniemi, cennem źródłem i miernikiem wielkiego już dziś zasięgu spraw, tematów i kwestyj, poruszanych na łamach polskich czasopism — w zakreślonych ramach marynistycznej literatury polskiej, w szerokiem znaczeniu słowa.

Materjały, ogłoszone dotychczas w rubryce bibljografji treści czasopism, stanowią oczywisty dowód dużego rozwoju piśmiennictwa polskiego poświęconego sprawom morza, i niewątpliwie przyczynią się do coraz lepszej i gruntowniejszej wiedzy o tym dorobku naszym w latach ostatnich.

Czasopisma, objęte wykazem, ukazały się w I-ym kwartale 1935 r.

WYKAZ SKRÓTÓW ZASTOSOWANYCH W BIBLJOGRAFJI.

Art. red. = Artykuł redakcji.
Bank. = Czasop. Bank. Warszawa.
Biul. Izby G. = Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni.
Biul. Izby W. = Biuletyn Warszawskiej Izby Przemysłowo-Handlowej. Warszawa.
C. Gaz. Han. = Codzienna Gazeta Handlowa. Warszawa.
Czas. Skar. = Czasopismo Skarbowe. Warszawa.
Czas. Spół. Rol. = Czasopismo Spółdzielni Rolniczych. Warszawa.
Czas. Tech. = Czasopismo Techniczne. Lwów.
Drz. = Drzewo. Warszawa.
Dz. Pom. = Dzień Pomorski. Toruń.
Fr. Zach. = Front Zachodni. Poznań.
Gaz. Przem. Rzem. = Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza. Warszawa.
Gaz. Rol. = Gazeta Rolnicza. Warszawa
G. i W. = Gaz i Woda. Kraków.
Gosp. Nar. = Gospodarka Narodowa.
Inf. Eks. = Informator Eksportowy. Warszawa.
Kup. = Kupiec — Świat Kupiecki. Poznań.
M. = Morze. Warszawa.
Mł. Pol. = Młynarz Polski. Warszawa.
Mon. Pol. = Monitor Polski. Warszawa.
n. = numer.
Pal. B. W. = Palestyna i Bliski Wschód. Warszawa.
Pol. Gosp. = Polska Gospodarcza. Warszawa.
Pol. na M. — Polska na Morzu. Warszawa.
Pol. Zach. = Polska Zachodnia. Warszawa.
Pol. Zagr. = Polacy Zagranicą. Warszawa.
Por. Gosp. = Poradnik Gospodarski. Poznań.
Prace I. B. K. G. C. = Prace Instytutu Badania Konjunktur Gosp. i Cen. Warszawa.
Praw. = Prawda. Łódź.
Pr. Sam. = Pracownik Samorządowy. Warszawa.
Prz. Bud. = Przemysł Budowlany. Warszawa.
Prz. El. = Przegląd Elektrotechniczny. Warszawa.
Prz. Gosp. = Przegląd Gospodarczy. Warszawa.
Prz. Hand. = Przegląd Handlowy. Warszawa.
Prz. Han. Gosp. = Przegląd Handlowo Gospodarczy. Wilno.
Prz. Met. = Przemysł Metalowy. Warszawa.
Prz. Mięs. = Przegląd Mięsny. Warszawa.
Prz. Mor. = Przegląd Morski. Toruń.
Prz. Ryb. = Przegląd Rybacki. Warszawa.
Ruch Pr. E. S. = Ruch Praw. Ekon. i Socjologiczny. Poznań.
s. = strona.
Śl. Wiad. Gosp. = Śląskie Wiadomości Gospodarcze. Katowice.
Woj. Prz. Spół. = Wojskowy Prz. Spółdzielczy. Warszawa.
Tyg. Han. = Tygodnik Handlowy. Warszawa.
Tyg. Il. = Tygodnik Ilustrowany. Warszawa.
z. = zeszyt.
Ziem. = Ziemia. Warszawa.

SPRAWY MORSKIE

Polityka morska

1920—1935. M. z. 2, s. 2.
1920—1935. Art. red. Pol. na M., z. 2, s. 3.
BIEROWSKI I. — Polskie Stowarzyszenie Prawa Morskiego. Ruch Pr. E. S. z. 1, s. 293—295.
ECHA 15-tej rocznicy odzyskania morza. M. z. 3, s. 26—27.
FUNDUSZ OBRONY MORSKIEJ. M. z. 2, s. 35.
KRYNICKI E. — Co czytać o morzu? Pol. na M.
KRZYWICKI WIEŃCZYSŁAW. — Polska ekspansja zamorska. C. Gaz. Han. n. 63, s. 1.
L., J. — Nasze wydawnictwa. Pol. na M. n. 1, s. 11-13.
MAŁOLEPSZY ADAM. — 15-lecie odzyskania morza. Kup. n. 7, s. 85—86.
NASZA SIŁA. Art. red. M. z. 1, s. 1.
NOWE LINJE KOLEJOWE o wielkiem znaczeniu. Połączenie Wileńszczyzny z Pomorzem. Mł. Pol. n. 5, s. 76.
PIĘTNAŚCIE LAT. Pol. na M. n. 2, s. 4—5.
PO UROCZYSTOŚCIACH 10 Lutego. Pol. na M. n. 3, s. 10—11.
S., H. — XVI lat pracy. („Bandera Polska“, „Liga Żeglugi Polskiej“, „Liga Morska i Rzeczna“, „Liga Morska i Kolonjalna“). M. z. 2, s. 18—19.
S., K. K. — Fundusz bezpieczeństwa i pracy. (FOM). M. z. 3, s. 12.
SUMIŃSKI STANISŁAW. — Młodzież na Fundusz Obrony Morskiej. Pol. na M. z. 3, s. 3.
SZYSZKOWSKI ST. ZB. — Rok 1934 na odcinku morskim. Pol. Gosp. z. 1, s. 6—11. — Polska polityka morska w ubiegłem piętnastoleciu. Pol. Gosp. z. 8, s. 255—259.
Sz., ST. Zb. — Piśmiennictwo morskie w 1934 r. Pol. Gosp. z. 1, s. 20.
WODNIAK. — Bajka czy prawda? (F. A. K. „Elemka“). Pol. na M. n. 2, s. 12.
Z AKCJI ZBIÓRKI na F. O. M. M. z. 3, s. 40.
Z CZASOPISM MORSKICH. „Szkwał“, nr. 3. Miesięcznik „Frontem do morza“ w Jarosławiu. Pol. na M. n. 1, s. 13.
Z MINISTERSTWA PRZEMYSŁU i HANDLU. (Przepisy, dotyczące FOM-u w statucie LMK). Mon. Pol. n. 17, s. 2.
Z ŻYCIA ORGANIZACJI. (LMK). M. z. 1, s. 35-37; z. 2, s. 36—37; z. 3, s. 35—36.
ŹRENICE WOLNOŚCI. (Armja narodowa i morze). Art. red. M. z. 2, s. 1.
Ś. P. STANISŁAWA KOZŁOWSKA, skarbniczka L. M. R. w Chicago. Nekrolog. M. z. 3, s. 37.
Ś. P. TEODOZY NOSOWICZ, b. dyr. departamentu morskiego Min. Prz. i H. Nekrolog. M. z. 3, s. 37.

Oceanografja, nawigacja

JER. — Wielka wojna europejska z morzem Śródziemnem. (Projekt inż. H. Sorgela częściowego osuszenia morza). Tyg. Il. n. 1, s. 15.
KODRĘBSKI WŁODZIMIERZ. — Zrewidujmy naszą terminologję morską. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 44—47.
V-TA KONFERENCJA HYDROLOGICZNA. Państw Bałtyckich. (Finlandja 1936). Czas. Tech. n. 4, s. 63—64.
KURYŁŁO A. — Żelbetowy most łukowy o największej rozpiętości przez Tranebergssund w Sztokholmie. Czas. Tech. n. 1, s. 15.
S., A. — Spis kabli morskich. Prz. El. n 1, s. 9—10
TRÓJTUNEL PODMORSKI. (Hiszpanja—Afryka) Czas Spół. Rol. n. 8, s. 14.

Żegluga i przemysły morskie

AWANSE w polskiej marynarce handlowej. Biul. Izby G. n. 8, s. 12.
BIEROWSKI TADEUSZ. - Charakter prawny umowy o pracę marynarza. Biul. Izby G. n. 6, s. 5—6; n. 7, s. 5—8.
BUDOWA CHŁODNI RYBNYCH w Polsce. C. Gaz. Han. n. 74, s. 4.
BUDOWA CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ w Gdyni. Biul. Izby G. n. 5, s. 22.
CZAIŃSKI JAN. - Nowy wielki krok w rozwoju przemysłu rybnego. Prz. Han. Gosp. n. 2, s. 7.
CZY OGRANICZENIE POŁOWÓW SZPROTÓW jest konieczne? C. Gaz. Han. n. 22, s. 4.
I. - Katastrofa olbrzymich połowów. Prz. Han. Gosp. n. 5, s. 5.
I., Z. — O trwałość dostaw surowca rybnego. C. Gaz Han. n. 11, s. 3.
JAPONJA BUDUJE liczne motorowce. Biul. Izby G. n. 3, s. 16.
JESZCZE JEDNA FORMA subwencji okrętowej. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 20.
KAWCZYŃSKI JÓZEF. — Rzeczoznawstwo portowe Biul. Izby G. n. 3, s. 7—9; n. 4, s. 5—9; n. 5, s. 1—3.
KOL., B. — Bolączki sezonu szprotowego. C. Gaz. Han. n. 74, s. 4.
KORZENIEWSKI W. — O racjonalizację przerobu szprotów. Biul. Izby G. n. 4, s. 22.
KUNERT JÓZEF. — Praca polskiej floty handlowej w roku 1934. Biul. Izby G. n. 3, s. 10—11.
L., J. — M. s. „Piłsudski“. Pol. na M. n. 2, s. 14.
L., Z. — Polskie maklerstwo ubezpieczeniowe. C. Gaz. Han. n. 6, s. 5. — Kapitały w polskiem rybołówstwie morskiem. C. Gaz. Han. n. 55, s. 2.

M. S. „PIŁSUDSKI" (opis statku). Pol. H. n. 1/2, s. 43—46.

MIĘDZYNARODOWA KONFERENCJA dla sanacji światowej marynarki handlowej. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 19.

MIĘDZYNARODOWA PRZYGOTOWAWCZA KONFERENCJA ŻEGLUGOWA w Londynie. Biul. Izby G. n. 3, s. 15.

MOŻDŻEŃSKI L. — Polska flota handlowa. M. z. 1, s. 2.

NA NOWYCH DROGACH przemysłu śledziowego i rybackiego. C. Gaz. Han. n. 74, s. 5.

NAJTWARDSZA PRACA MORSKA. (Floty rybackiej). M. z. 2, s. 10—12.

O OPŁACALNOŚĆ zawodu rybackiego. C. Gaz. Han. n. 68, s. 4.

PŁACE ROBOTNICZE w przemyśle rybnym. C. Gaz. Han. n. 36, s. 3.

POŁOWY RYB MORSKICH w styczniu. Biul. Izby G. n. 4, s. 23.

POŁOWY ŚLEDZI w Islandji w 1934 r. C. Gaz. Han. n. 36, s. 3.

POTRZEBA ORGANIZACJI połowu szprotów, produkcji wędzonych szprotów oraz zbytu szprota surowego i wędzonego. Biul. Izby G. n. 9, s. 22—23.

PRZEJŚCIE „Red Star Line" pod niemiecką banderę. Biul. Izby G. n. 7, s. 11.

R., F. — Święto polskiej marynarki handlowej. (Spuszczenie m/s „Piłsudski" na wody 19. XII. 1934 r.). M. z. 2, s. 8—10.

R., S. Perspektywy rybactwa morskiego. Dlaczego nie mamy świeżych ryb morskich? Praw. n. 8, s. 5.

REKORDOWE POŁOWY ryb morskich w 1934 r. Czas. Skar. n. 2, s. 101.

REKORDOWY ROK 1934 dla polskiego rybołówstwa morskiego. C. Gaz. Han. n. 11, s. 3.

REZULTATY 2-letniej pracy „Mewy". (Połowy śledzi). Biul. Izby G. n. 8, s. 18.

RUCHLIWOŚĆ marynarki greckiej. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 20.

RYNEK PRACY w polskiej marynarce handlowej. Biul. Izby G. n. 9, s. 8—10.

S., A. — Konieczność budowy chłodni rybnych w całej Polsce. C. Gaz. Han. n. 4, s. 4.

S., A. G. — O rozwój przemysłu smażenia ryb morskich w Polsce. C. Gaz. Han. n. 36, s. 3.

S., G. — Przyśpieszyć transporty wagonowe ryb morskich. C. Gaz. Han. n. 42, s. 5.

S., Z. — Czy import dorsza z Niemiec zagraża polskiemu rybołówstwu morskiemu? C. Gaz. Han. n. 4, s. 4.

SCHULZ-KIESOW PAUL. — Polnische Schiffahrtspolitik. „Wirtschaftsdienst". 1935. XX. Jahrgang. Heft 24, s. 809—811. (Sonderheft Polen).

SKANDYNAWSKIE budownictwo okrętowe w roku 1934. Biul. Izby G. n. 4, s. 14—15.

SOWIŃSKI WŁ. — Prawo handlowe morskie w państwie polskiem Pol. Gosp. z. 6, s. 190—192. — Istotne elementy ubezpieczenia morskiego. Pol. Gosp. z. 7, s. 241—242.

SPRAWA SZPROTOWA nie przestaje być paląca. Prz. Han. Gosp. n. 6, s. 9.

STELMACHOWSKA BOŻENA. — Nasze rybołówstwo morskie. Ziem. n. 2, s. 24—30.

THALER K. — Przebudowa niemieckiej żeglugi. Kor. własna z Berlina. C. Gaz. Han. n. 8, s. 1.

W. — Świerk wileński nadaje się do produkcji beczek śledziowych. Prz. Han. Gosp. n. 10, s. 7.

WĘDZARNIA SPÓŁDZIELCZA w Gdyni. C. Gaz. Han. n. 4, s. 4.

ZWYŻKA CEN nowego tonażu w Anglji. Biul. Izby G. n. 3, s. 16.

Handel zamorski

AZ — Na marginesie zniżonego cła od pomarańcz. Prz. Gosp. z. 2. s. 52—53.

ARBITRAŻ BAWEŁNY W GDYNI. Dalsze uniezależnienie się od zagranicy. Prz. Hand. Gosp. n. 2. s. 8.

BUDOWA ELEWATORA ZBOŻOWEGO w Szczecinie. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 8.

CZAIŃSKI JAN. — C. I. F. czy F. O. B. Zaniedbana pozycja w bilansie płatniczym Polski. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 3—5.

DALOS HENRYK. — Transitverkehr. Prz. Hand. Gosp. n. 2, s. 8—9.

DLACZEGO NALEŻY towar w transporcie morskim ubezpieczać? Kup. n. 7, s. 90.

DOLNICKI JERZY i J. L. — Na marginesie nowe. polityki wystawowej. (Wystawa pływająca naj Daleki Wschód na okręcie „Dardanos"). C. Gaz Hand. n. 51, s. 2.

GDYNIA (Sicily) Spain traffic by Swedish vessels Prz. Hand. Gosp. n. 1, s. 5.

GWAŁTOWNA WALKA KONKURENCYJNA na trasie Triest—Palestyna. Biul. Izby G. n. 8, s. 13.

HANDEL ZAMORSKI. Art. red. M. z. 3, s. 1.

IMPORT POMARAŃCZ. Biul. Izby W. n. 1, s. 18.

JAŁOWIECKI ANDRZEJ. — Walka o tranzyt a porozumienie portowe. Prz. Gosp. z. 6, s. 187—189.

K., M — Należy zmienić system interwencyjny w imporcie pomarańcz. C. Gaz. Hand. n. 71, s. 2.

KASPROWICZ B. — Opłaty stemplowe w portach polskiego obszaru celnego. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 9—11.

KLEJNOT TURSKI J — Obszar ciążenia a zaplecze portu. Biul. Izby G. n. 6, s. 6—7.

KOMUNIKACJA OKRĘTOWA z portami zatoki perskiej. Kup. n. 7, s. 90.

KOMUNIKACJA SZWEDZKIEMI OKRĘTAMI między Gdynią (Sycylją) i Hiszpanją. (sic). Prz. Hand. Gosp. n. 1, s. 5—6.

KONTROLA NAD DYSTRYBUCJĄ POMARAŃCZ Biul. Izby W. n. 2, s. 51—52.

KUŹMIŃSKI B. — 10-lecie wywozu węgla przez Gdynię. Biul. Izby G. n. 7, s. 8—9.

M., A. — Zagadnienie finansowania importu i eksportu w Gdyni. Kup. n. 4, s. 56. — Groźny konkurent Gdyni. (Hamburg). Kup. n. 5, s. 66.

NOWACKI T. — Wojna pomarańczowa. Kor. z Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 16, s. 3.

POLKOWSKI BOLESŁAW. — Bilans handlowy Polski. Biul. Izby G. n. 5, s. 5—9; M. z. 3, s. 4.

POWSTANIE Powierniczego Towarzystwa Eksportowego. („Peteks"). Inf. Eks. n. 6, s. 8—9.

PRACA PORTÓW POLSKICH w styczniu 1935 r. Pol. Gosp. z. 11, s. 374—375.

PROCENTOWY UDZIAŁ portów Gdyni i Gdańska w handlu zagranicznym Polski w latach 1922—1934. Pol. na M. n. 3, s. 13.

PRZYGOTOWANIA do wystawy towarów polskich w krajach Dalekiego Wschodu. Prz. Hand. Gosp. n. 1, s. 18.

REISSMAN DANIEL. — Surrey Docks. (Doki drzewne w Londynie). Drz. n. 12, s. 2.

ROZENBAUM ANTONI. — O eksport wyrobów rzemieślniczych. Prz. Hand. n. 20/221, s. 12.

RUCH STATKÓW w ANTWERPJI w r. 1934. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 21.

RUCH STATKÓW w największych portach świata w r. 1934. Biul. Izby G. n. 9, s. 15.

RUCH TOWAROWY trzech wielkich portów kontynentalnych Północnego morza w r. 1934 (Rotterdam, Hamburg, Antwerpja). Biul. Izby G. n. 5, s. 17.

RUMMEL J. — Kierunki rozwoju polskiej floty handlowej. Biul. Izby G. n. 3, s. 5—7.

S., FR. — Skasowanie systemu kompensacyjnego przy przywozie owoców południowych, towarów kolonjalnych i t. p. Pol. Gosp. z. 12, s. 406—407.

SPRAWA FIRM SHIPHANDLERSKICH. Biul. Izby W. n. 2, s. 46.

SPRAWA PERTRAKTACYJ KOLEJOWYCH w portach Gdyni, Hamburga i Triestu. Kup. n. 8. s. 104.

SPRAWA racjonalnego opakowania towarów przeznaczonych do transportu drogą morską. Prz. Hand. n. 21/222, s. 11.

SZYSZKOWSKI M. — Handel owocami importowanemi. Pol. Gosp. z. 2, s. 57—58.

T., N. — Finansowanie Eksportu w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 13, s. 1.

TURSKI M. — O celu i znaczeniu gospodarczem pływającej wystawy. C. Gaz. Han. n. 51, s. 5.

TYMIŃSKI ZYGMUNT. — Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego w r. 1934. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 11—15.

USPRAWNIENIE regularnej komunikacji okrętowej pomiędzy Gdynią, a portami Indji. C. Gaz. Hand. n. 1, s. 7.

W., E. — Porty i zaplecze. (Gdynia a Gdańsk). C. Gaz. Hand. n. 58, s. 1.

W SPRAWIE CŁA wywozowego na wiklinę. Drz. n. 12, s. 3.

WYWÓZ CUKRU przez port gdyński w r. 1934. Biul. Izby G. n. 4, s. 12.

WYWÓZ WĘGLA przez Gdynię. Śl. Wiad. Gosp. n. 5, s. 104.

WZROST PRZEWOZÓW na polskich statkach handlowych w 1934 r. Czas. Skar. n. 3, s. 173.

ZET. — Konkurencja Szczecina dla portów polskiego obszaru celnego. C. Gaz. Hand. n. 9, s. 2.

SUDAN, EGIPT, PALESTYNA, Informacje gospodarcze. (W sprawach handlu). Biul. Izby W. n. 1, s. 31.

SPC. — Świadectwa pochodzenia i zdrowia na importowaną do Polski wełnę z Afryki Południowej i Australji. Prz. Hand. Gosp. n. 3, s. 8.

Afryka Południowo-Zachodnia

HANDEL ZAGRANICZNY w I półroczu 1934 r. Z Agencji Konsularnej R. P. w Capetown. Inf. Eks. n. 5, s. 2.

Alger

DOSTAWY DRZEWA POLSKIEGO. Z Konsulatu R. P. w Marsylji. Inf. Eks. n. 8, s. 2—3.

Anglja

AR. — Układ z W. Brytanją. Prz. Gosp. n. 5, s 158-159

DOSTAWY SYROPU ZIEMNIACZANEGO. Z Delegatury P. I. E. w Londynie. Inf. Eks. n. 5, s. 6—7.

GAIRDNER. — Angielska „City", a traktat handlowy z Polską. C. Gaz. Hand. n. 51, s. 1.

HANDZIELEWICZ J. O możliwościach eksportu materjałów budowlanych do Anglji. Prz. Bud. z. 2, s. 67—68.

MARCHWIŃSKI ANDRZEJ. — Dokoła traktatu z W. Brytanją. Śl. Wiad. Gosp. n. 6, s. 126—127. — Traktat handlowy z W. Brytanją. C. Gaz. Hand. n. 45, s. 1.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW kwasu szczawiowego. Z Konsulatu Gen. R. P. w Londynie. Inf. Eks. n. 2, s. 6.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW MĄKI KOSTNEJ. Z delegatury P. I. E. w Londynie. Inf. Eks. n. 8, s. 6—7.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU materjałów bawełnianych. Z Konsulatu Gen. R. P. w Londynie. Inf. Eks. n. 4, s. 7.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU materjałów włókienniczych. Z Konsulatu Gen. R. P. w Londynie. Inf. Eks. n. 5, s. 6.

N., M. — Układ z Wielką Brytanją. Gosp. Nar. n. 6, s. 89—90.

O., J. — Traktat handlowy polsko-brytyjski, a motoryzacja kraju. Przem. Met. n. 6, s. 47.

PAN MINISTER FLOYAR-RAJCHMAN o traktakcie z Anglją. C. Gaz. Han. n. 54, s. 3.
POLSKA I ANGLJA wobec nowego traktatu. Art. red. C. Gaz. Hand. n. 51, s. 1.
POLSKI EKSPORT HODOWLANY w traktacie handlowym z Anglją. Prz. Męs. n. 7/8, s. 8—10.
POLSKO-ANGIELSKI traktat handlowy. Por. Gosp. n. 10, s. 169.
POMIAN. — Traktat polsko-angielski, to sukces Ministerstwa Przemysłu i Handlu. Prz. Hand. Gosp. n. 9, s. 1—2.
PRODUKCJA I ZBYT CEGIEŁ. Z Konsulatu Gen. R. P. w Londynie. Inf. Eks. n. 2, s. 6—7.
PRZED ZAWARCIEM traktatu handlowego z W. Brytanją. Art. red. C. Gaz. Hand. n. 4, s. 1.
PRZEDPEŁSKI JÓZEF. — Walka węglowa i układ angielsko-polski. C. Gaz. Hand. n. 22, s. 4.
R., T. — Przemyt drzewa sowieckiego na rynek angielski. Drz. n. 6, s. 4.
RACZYŃSKI ROGER. — Traktat z Anglją jest dobrą umową dla naszego rolnictwa. C. Gaz. Hand. n. 57, s. 1.
RASIŃSKI WŁADYSŁAW. — Polsko-brytyjski układ handlowy. Prz. Gosp. z. 6, s. 183—186.
REORGANIZACJA rynku jaj i drobiu. Inf. Eks. n. 8, s. 6.
S., L. — Umowa dodatkowa do traktatu handlowego z W. Brytanją. Przem. Met. n. 6, s. 41.
SPRAWA TRAKTATU HANDLOWEGO. Biul. Izby W. n. 2, s. 49—50.
SZ., F. — Traktat z Anglją, a włókiennictwo. Kup. n. 13, s. 166.
„THE FINANCIAL NEWS" — numer polski. Bank. n. 1, s. 75.
TRAKTAT HANDLOWY polsko-angielski. Śl. Wiad. Gosp. n. 4, s. 86—88.
TRAKTAT HANDLOWY polsko-angielski. (Postanowienia umowy). Pol. Gosp. z. 11, s. 367-368.
TRAKTAT HANDLOWY polsko-angielski. Główne zasady i szczegóły. C. Gaz. Han. n. 51, s. 3.
TRAKTAT HANDLOWY polsko-brytyjski. Drz. n. 13, s. 3.
UKŁAD HANDLOWY z Wielką Brytanją. Pol. Gosp. z. 8, s. 268.
UMOWA WĘGLOWA polsko-angielska podstawą dla porozumienia międzynarodowego. C. Gaz. Hand. n. 27, s. 2.
W., A. — Polsko-angielski układ węglowy. Gosp. Nar. n. 1, s. 12.
WARUNKI TRAKTATU polsko-angielskiego w eksporcie drzewnym. Prz. Hand. Gosp. n. 10, s. 7—8.
WARUNKI ZBYTU skór króliczych i zajęczych. Z Delegatury P. I. E. w Londynie. Inf. Eks. n. 1, s. 7—8.
WENDEL J. — Na drodze do porozumienia... Polsko-angielskie rokowania o nowy traktat handlowy. Dz. Pom. n. 14.
X. — Układ handlowy z Wielką Brytanją. Pol. Gosp. z. 9, s. 304.
ZACHARSKI AL. — O zbycie jaj w Anglji. Prz. Męs. n. 7/8, s. 6 i 9/10, s. 3—4.
ZAGÓRSKI JÓZEF. — Tendencje rozwojowe polskiego wywozu do Anglji. Prace I. B. K. G. C. Tom IV, z. 1, s. 24—30.
ZAPOTRZEBOWANIE na klepki na rynku szkockim. Z Konsulatu Gen. R. P. w Londynie. Inf. Eks. n. 1, s. 7.

Argentyna

DOSTAWY kabli elektrycznych. Z Poselstwa R. P. w Buenos-Aires. Inf. Eks. n. 2, s. 2.
INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 2, s. 58; n. 3, s. 100.

Australja

INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 3, s. 100.

Belgja

SPOSOBY OŻYWIENIA stosunków handlowych pomiędzy Belgją a Polską. Biul. Izby G. n. 8, s. 13.

Brazylja

NOWE OGRANICZENIA DEWIZOWE. Z Poselstwa R. P. w Rio-de-Janeiro. Inf. Eks. n. 5, s. 2.
STOSUNKI HANDLOWE polsko-brazylijskie i ich obecna organizacja. (Broszura M. Czarnoty Bojarskiego). C. Gaz. Han. n. 2, s. 2.
WSKAZÓWKI OGÓLNE dla eksporterów polskich. Z Poselstwa R. P. w Rio-de-Janeiro. Inf. Eks. n. 4, s. 1—2.
WSKAZÓWKI dla eksporterów polskich do Brazylji. Biul. Izby G. n. 5, s. 18—19.
ZARZĄDZENIA DEWIZOWE. Inf. Eks. n. 1, s. 3.

Chile

INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 1, s. 32.

Chiny

HANDEL ZAGRANICZNY w r. 1934. Z Poselstwa R. P. w Szanghaju. Inf. Eks. n. 8, s. 3.
O WŁAŚCIWE METODY EKSPORTOWE. Z Poselstwa R. P. w Szanghaju. Inf. Eks. n. 8, s. 3.
WARUNKI ZBYTU polskich metali. Z Polskiej Izby Handlowej w Szanghaju. Inf. Eks. n. 6, s. 2—3.

Cypr

KONTYNGENTY na tkaniny bawełniane. Z Poselstwa R. P. w Kairze. Inf. Eks. n. 5, s. 2—3.

Egipt

METODY ZBYTU stożków kapeluszowych. Inf. Eks. n. 8, s. 4.
TENDENCJE OGRANICZENIA przywozu towarów japońskich. Z Poselstwa R. P. w Kairze. Inf. Eks. n. 8, s. 4.
W SPRAWIE ZBYTU stożków kapeluszowych Prz. Han n 21/222, s. 12.

Finlandja

CLENIE otrąb i mąk poślednich. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 9, s. 2.

HANDEL ZAGRANICZNY w r. 1934. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 6, s. 3—4.

METODY akcji reklamowej i propagandowej. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 5, s. 3—4.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE kosmetyków do Finlandji. C. Gaz. Han. n. 54, s. 4.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTOWE wyrobów przemysłu perfumeryjno-kosmetycznego. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 2, s. 2—3.

WYMIANA TOWAROWA polsko-fińska w r. 1934. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 9, s. 1—2.

ZWYCZAJE w zakresie ubezpieczenia towarów. Z Poselstwa R. P. w Helsinkach. Inf. Eks. n. 7, s. 2.

Francuska Afryka Zachodnia

IMPORT wyrobów włókienniczych. Z Konsulatn R. P. w Marsylji. Inf. Eks. n. 4, s. 3.

Grecja

WARUNKI płatności i należności zablokowane. Z Delegatury P. I. E. w Atenach. Inf. Eks. n. 9, s. 3.

Gwatemala

ODPRAWA CELNA przesyłek towarowych. Z Poselstwa R. P. w Meksyku. Inf. Eks. n. 3, s. 4.

ZMIANA SYSTEMU CELNEGO. Z Poselstwa R. P. w Meksyku. Inf. Eks. n. 9, s. 3.

Hiszpanja

CZY OSTATNIO ZAWARTY traktat handlowy z Hiszpanją wpłynie na zmniejszenie się importu owoców palestyńskich do Polski? Wywiad z Dyr. Aukcyj Owocowych w Gdyni, D. Lautnerem. Prz. Han. Gosp. n. 2, s. 7.

HANDEL ZAGRANICZNY w r. 1934. Z Poselstwa R. P. w Madrycie. Inf. Eks. n. 9, s. 3.

IMPORT węgla zagranicznego. Z Poselstwa R. P. w Madrycie. Inf. Eks. n. 3, s. 4—5.

KONWENCJA handlowa i nawigacyjna polsko-hiszpańska. Inf. Eks. n. 1, Załącznik, s. 1—5.

S., TR. — Nowy traktat handlowy z Hiszpanją. Pol. Gosp. z. 5, s. 159—161.

PIERWSZA LICYTACJA pomarańcz hiszpańskich w Gdyni 3. I. b. r. Prz. Hand. Gosp. n. 2, s. 9.

PRZEPISY o imporcie próbek. Z Poselstwa R. P. w Madrycie. Inf. Eks. n. 6, s. 4.

STOSUNKI HANDLOWE między Polską a Hiszpanją. Kor. własna z Madrytu. C. Gaz. Hand. n. 7, s. 2.

UMOWA handlowa i nawigacyjna polsko-hiszpańska. Mon. Pol. n. 9, s. 2.

S., J.— Umowa nandlowa i nawigacyjna polsko-hiszpańska. Prz. Gosp. z. 1, s. 39.

UWAGI o handlu hiszpańskiemi pomarańczami. Biul. Izby G. n. 4, s. 9—10.

ZIMNICKI W. Rynek hiszpański. Prz. Han. Gosp. n. 5, s. 2—3.

ZNAKOWANIE jaj importowych. Z Poselstwa R. P. w Madrycie. Inf. Eks. n. 3, s. 4.

Holandja

SPADEK KONKURENCYJNOŚCI towarów japońskich na rynkach kolonjalnych. Inf. Eks n. 7, s. 3—4.

Indje Brytyjskie

BROSZURA o zwyczajach handlowych w Indjach Brytyjskich. Biul. Izby G. n. 8, s. 20.

EKSPORT do Indyj Brytyjskich. Prz. Han. Gosp. n. 1, s. 20.

NAWIĄZYWANIE stosunków handlowych z eksporterami polskimi. Z Konsulatu R. P. w Bombaju. Inf. Eks. n. 1, s. 5.

WSKAZÓWKI dla polskich eksporterów wyrobów włókienniczych. Od korespondenta P. I. E. w Bombaju. Inf. Eks. n. 6, s. 4—5.

WYMIANA HANDLOWA pomiędzy Polską a Indjami Brytyjskiemi. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 25—26.

Z WYDAWNICTW. (Broszura Albińskiego o zwyczajach, przyjętych w handlu z Indjami Brytyjskiemi). Inf. Eks. n. 7, s. 6.

Indje Holenderskie

DOSTAWY KOMPLETÓW SKRZYNKOWYCH. Z Delegatury P. I. E. w Batawji. Inf. Eks. n. 4, s. 5.

KONKURENCJA JAPOŃSKICH WYROBÓW bawełnianych. Z Delegatury P. I. E. w Batawji. Inf. Eks. n. 2, s. 4.

KONTYNGENTY IMPORTOWE i system licencyjny. Z Delegatury P. I. E. w Batawji. Inf. Eks. n. 5, s. 6; n. 6, s. 5.

Indochiny

HANDEL ZAGRANICZNY — dostawy towarów polskich. Z Konsulatu R. P. w Marsylji. Inf. Eks. n. 1, s. 5—6.

Iran

HANDEL ZAGRANICZNY IRANU. Pal. B. W. n. 3, s. 158—159.

PERSJA, MEZOPOTAMJA. Informacje gospodarcze. Biul. Izby W. n. 1, s. 31.

Japonja

WZROST HANDLU ZAGRANICZNEGO Japonji w 1934 r. Pol. Gosp. z. 1, s. 38.

EKSPANSJA JAPOŃSKA w basenie karaibskim. Z Poselstwa R. P. w Meksyku. Inf. Eks. n. 4, s. 2.

Kanada

IMPORT TKANIN ze sztucznego jedwabiu dla wyrobu krawatów. Z Konsulatu R. P. w Montrealu. Inf. Eks. n. 4, s. 5.

WYWÓZ PRZETWORÓW MIĘSNYCH do Kanady. Prz. Męs. n. 1/2, s. 8—9.

ZAHAMOWANIE IMPORTU obuwia gumowego. Z Konsulatu R.P. w Montrealu. Inf. Eks. n. 8, s. 4.

ZNAKOWANIE TOWARÓW IMPORTOWYCH. Inf. Eks. n. 7, s. 4.

Mandżurja

POLSKO-MANDŻURSKI Informator Przemysłowo-Handlowy. Biul. Izby W. n. 2, s. 60.

Marokko

EKSPORT DROŻDŻY. Z Konsulatu R.P. w Marsylji. Inf. Eks. n. 6, s. 5—6.

IMPORT BLACHY CYNKOWEJ. Z Konsulatu Hon. w Casablance. Inf. Eks. n. 4, s. 5—6; Biul. Izby G. n. 5, s. 19—20.

MARCZYŃSKI ANTONI. — Wymiana towarowa Polski z Marokkiem. Kor. własna z Marsylji. C. Gaz. Hand. n. 4, s. 3.

NAWIĄZYWANIE stosunków handlowych z Marokkiem. Z Konsulatu R.P. w Marsylji. Inf. Eks. n. 9, s. 4.

PROJEKTY REWIZJI SYSTEMU CELNEGO. Z Konsulatu R.P. w Marsylji. i Konsulatu Hon. R.P. w Casablance. Inf. Eks. n. 8, s. 1—2.

WZROST DOSTAW TOWARÓW POLSKICH. Z Konsulatu R.P. w Casablance. Inf. Eks. n. 1, s. 1—2.

Meksyk

JF. — Stosunki handlowe między Polską a Meksykiem. C. Gaz. Hand. n. 68, s. 3.

MEKSYK NA TARGACH POZNAŃSKICH. Kup. n. 10, s. 126.

Norwegja

PROTOKÓŁ POLSKO-NORWESKI. Inf. Eks. n. 5, załącznik.

R. — Porozumienie taryfowe z Norwegją. Prz. Gosp. z. 3, s. 108.

R. — Układ taryfowy z Norwegją. Pol. Gosp. z. 4, s. 127.

Palestyna

ADLER I. — Handel zagraniczny Palestyny w r. 1934. Pal. B. W. n. 3, s. 144—146.

FAKTURY CELNE przy imporcie towarów. Z Konsulatu R.P. w Tel-Aviv. Inf. Eks. n. 2, s. 6.

IMPORT SUROWYCH SKÓR z Palestyny do Polski. Prz. Hand. Gosp. n. 3, s. 4.

INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 1, s. 31.

JAFFE S. — Widoki rozwoju polsko-palestyńskich stosunków handlowych. Pal. B.W. n. 3, s. 130—139.

KONTROLA ŚRODKÓW ŻYWNOŚCI. Z Konsulatu R. P. w Tel-Aviv. Inf. Eks. n. 1, s. 6—7.

MOŻLIWOŚCI EKSPORTU nabiału i wędlin z Polski do Palestyny. Prz. Hand.Gosp. n. 3, s. 7.

OCHRONA ZNAKÓW handlowych i patentowych. Z Konsulatu R.P. w Tel.-Aviv. Inf. Eks. n. 2, s. 6.

(PW.) — Palestyńsko-egipskie stosunki handlowe. Pal. B. W. n. 1, s. 37—38.

PODSTAWY CLENIA zbóż i mąki. Z Konsulatu R.P. w Tel-Aviv. Inf. Eks. n. 4, s. 6.

PROJEKT OGRANICZEŃ IMPORTOWYCH. Z Konsulatu R. P. w Tel-Aviv. Inf. Eks. n. 3, s. 5.

STOSUNKI HANDLOWE Z PALESTYNĄ. Konferencja prasowa w Izbie Handlowej Polsko-Palestyńskiej, 11/III 1935 r. C. Gaz. Han. n. 61, s. 3.

WYSYŁANIE PRZESYŁEK przez Konstancę. Z Konsulatu R.P. w Tel-Aviv. Inf. Eks. n. 4, s. 6.

Stany Zjednoczone Am. Półn.

IMPORT i KONSUMCJA napojów alkoholowych Z Ambasady R. P. w Waszyngtonie. Inf. Eks n. 6, s. 6—7.

INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 3, s. 101.

POLSKI SŁÓD i jęczmień browarniany na rynku Ameryki Północnej. C. Gaz. Hand. n. 55, s. 2.

POLSKIE ŻYTO do Stanów Zjednoczonych. Mł. Pol. n. 5, s. 77.

PRYWATNE UBEZPIECZENIA kredytów eksportowych. Z Ambasady R. P. w Waszyngtonie. Inf. Eks. n. 4, s. 6.

ZNIŻKA CŁA NA PIWO. Z Ambasady R. P. w Waszyngtonie. Inf. Eks. n. 6, s. 6.

Syrja

IMPORT PAPIERU. Z Agencji Kons. R.P. w Bejrucie. Inf. Eks. n. 1, s. 7.

IMPORT PRZĘDZY z odpadków wełnianych i bawełnianych. Z Agencji Kons. R.P. w Bejrucie. Inf. Eks. n. 8, s. 4—5.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU materjałów bawełnianych. Z Agencji Kons. R. P. w Bejrucie. Inf. Eks. n. 6, s. 7—8.

SYTUACJA NA RYNKU mebli giętych. Z Agencji Kons. R. P. w Bejrucie. Inf. Eks. n. 9, s. 5—6.

ZMIANA CEŁ na materjały półwełniane. Z Agencji Kons. R. P. w Bejrucie. Inf. Eks. n. 4, s. 7.

Szwecja

INFORMACJE GOSPODARCZE. Biul. Izby W. n. 3, s. 100—101.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW SIERŚCI. Z Poselstwa R. P. w Sztokholmie. Inf. Eks. n. 3, s. 6.

SYTUACJA GOSPODARCZA i obroty handlowe. Z Poselstwa R. P. w Sztokholmie. Inf. Eks. n. 7, s. 5.

Turcja

MOŻLIWOŚCI ODBIORCZE rynku tureckiego. Z Konsulatu Gen. R. P. w Stambule. Inf. Eks. n. 7, s. 1.

NOWY DEKRET KONTYGENTOWY. Z Konsulatu Gen. R. P. w Stambule. Inf. Eks. n. 9, s. 6.

TENDENCJE WYMIANY TOWAROWEJ z zagranicą. Z Konsulatu Gen. R. P. w Stambule. Inf. Eks. n. 8, s. 5.

Unja Południowo-Afrykańska

PRZEPISY o imporcie jelit. Z Agencji Konsularnej R. P. w Capetown. Inf. Eks. n. 3, s. 6.

WYMIANA HANDLOWA z zagranicą w I półroczu 1934 r. Z Agencji Konsularnej R. P. w Capetown. Inf. Eks. n. 3, s. 6—7.

Związek Sowiecki

E-SKA. — Nowe projekty sowieckie w dziedzinie eksportu. Prz. Hand. Gosp. n. 2, s. 3—4.

Podróże morskie i transoceaniczne

ARMATORZY SKANDYNAWSCY tworzą linje lotnicze. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 5.

DALSZE PLANY ŻEGLARSKIE Wł. Wagnera. Pol. na M. n. 1, s. 10.

J., ZB. — „Darem Pomorza" naokoło świata. Pol. na M. n. 3, s. 8—9.

K., T. — W śmiertelnych uściskach Polarnego morza. Opowiadanie Polaka, biorącego udział w wyprawie podbiegunowej. Kor. własna z Churchill. Dz. Pom. n. 25.

KOSKO STANISŁAW. — Na „Darze Pomorza" dookoła świata. Dz. Pom. n. 1. — Teneryfa. — Martynika. Kor. z „Daru Pomorza". M. z. 3, s. 16—17.

LITWINOWICZ W. — Międzynarodowa wystawa lotnicza. (W Paryżu). M. n. 2, s. 9. — Wodnopłatowiec w komunikacji międzylądowej. M. n. 3, s. 20—23.

NIEMIECKIE PODRÓŻE OKRĘŻNE dookoła Afryki. Biul. Izby G. n. 3, s. 16.

OD WYSP KANARYJSKICH do oceanu Spokojnego. Podróż „Daru Pomorza". M. z. 2, s. 17.

PRZEDSIĘBIORSTWA ŻEGLUGI tworzą własne linje lotnicze. Biul. Izby G. n. 4, s. 15.

ŚWIECHOWSKI JERZY. — „Dal" w Ameryce. M. n. 1, s. 3—5.

TRUDNOŚCI, nastręczające się wrazie zastosowania wysp pływających na północnym Atlantyku. Biul. Izby G. n. 7, s. 11.

WIERZBICKI EMIL. — Wielka północna droga morska. M. z. 1, s. 12—13.

WODNIAK Inż. — Do Afryki Zachodniej. M. z. 2, s. 16.

WYPRAWA do Afryki Zachodniej. Z pokładu s/s „Poznań". M. z. 3, s. 14—15.

WYPRAWA do Afryki Zachodniej. Pol. na M. n. 3, s. 7.

„ŻEGLUGA POLSKA" wzmacnia swe połączenia kolejowe. Biul. Izby G. n. 9, s. 11—12.

Obrona morska

C., R. — Marynarka wojenna. Pol. na M. n. 2, s. 8—9.

GINSBERT J. — Wielki admirał Francji (F. E. Fournier). M. 2, 3, str. 24—25.

KAD., AL. — Osiowe rozmieszczenie artylerji. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 16—24.

KORYTOWSKI KAROL. — Polska Marynarka Wojenna. M. z. 2, s. 4—7.

KRONIKA ZAGRANICZNA (Anglja. — Niemcy. — Stany Zjednoczone. — Japonja. — Italja. — Holandja. — Chiny). Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 75—80.

KRZYWIEC B. — Zbrojenia morskie. M. z. 1, s. 6—8.

M., M. — Z morskiej pracy zagranicznej. (Jakim powinien być dowódca? — Działania niemieckich łodzi podwodnych na Północy. — Sterowce w wojnie światowej. — Zagadnienie śródziemnomorskie. — Blokada z niemieckiego punktu widzenia. — Wpływ mechanizacji i motoryzacji na taktykę. — Pierwszy korsarz podwodny). Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 58—74.

PIOTROWICZ ROMAN. — Prawo łupów. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 32—43.

SHARK. — Baza a lotnicze desanty dywersyjne. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 11—15.

STEYER WŁODZIMIERZ. — Flota na redzie. (Omówienie regulaminów bojowych marynarek obcych). Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 25—31.

Z. — Współzależność czynników politycznych i ekonomicznych w wojnie morskiej. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 1—10.

Z ŻYCIA MARYNARKI WOJENNEJ. M. z. 1, s. 33—34; z. 2, s. 31—33; z. 3, s. 34—35.

POMORZE

Kraj, kultura, życie ekonomiczne

BDG. — Walne Zgromadzenie Związku Rewizyjnego Spółdzielni Rolniczych w Toruniu. C. Gaz. Hand. n. 2, s. 3.

BRODNICKA KORPORACJA młynów gospodarczych. Mł. Pol. n. 3, s. 42.

CHMARZYŃSKI GWIDO. — Prace nauki niemieckiej na Pomorzu. Dz. Pom. n. 17.

CIEMNA PLAMA TORUNIA. Szkolnictwo powszechne jest traktowane po macoszemu. Dz. Pom. n. 23.

CZARLIŃSKI LEON. — Przemówienie prezesa Pomorskiego Tow. Rolniczego na Walnem Zgromadzeniu Pomorskiego Związku Ziemian w Toruniu dn. 8.III. 1935r. Gaz. Rol. n. 12, s. 354—355.

CZASY PRZEŁOMOWE w GRUDZIĄDZU. Dz. Pom. n. 20.

DONIOSŁE UCHWAŁY Sejmiku Rzemiosła Pomorskiego. Zjazd Związku Tow. Samodzielnych Rzemieślników w Grudziądzu postanowił zgłosić akces do Centrali Związkowej w Warszawie. Gaz. Przem. Rzem. n. 3/4, s. 6—7.

DONIOSŁE ZMIANY ORGANIZACYJNE w rolnictwie pomorskiem. Por. Gosp. n. 12, s. 200.
DZIAŁALNOŚĆ INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO w r. 1934. Dz. Pom. n. 10.
DZIEŃ 18 STYCZNIA 1920 r. w Toruniu. Wywiad z pierwszym polskim prezydentem miasta, dr. Ottonem Steinbornem. Dz. Pom. n. 16.
EGE. — Dwory pomorskie pracują. Dz. Pom. n. 10.
FRG. — Sławne i zadłużone kupiectwo przeszłością i przyszłością Torunia. Dz. Pom. n. 22. — Broń i amunicja na froncie oświaty. Oddanie do użytku w Toruniu 50-ciu kompletów bibljotek ruchomych. Dz. Pom. n. 24.
GARNIZONOWA KONFERENCJA GOSPODARCZA w Toruniu, 21/XI 1934 r. Woj. Prz. Spół., n. 1/2, s. 17—18.
GŁOS POMORZA NA FALACH ETERU. Przemówienia wygłoszone w dniu otwarcia rozgłośni toruńskiej przez wice-min. Drzewieckiego, wice-wojew. Starzyńskiego, ks. bisk. Okoniewskiego, starostę Łąckiego. Dz. Pom. n. 15.
HALLO, TU TORUŃ — „HRJ 24" ma głos! Od wysłannika specjalnego. C. Gaz. Hand. n. 14, s. 4.
HARCERZE POMORSCY przygotowują się do Jubileuszowego Złotu w Spale. Dz. Pom. n. 25.
HUBERT WITOLD. — Odzyskanie Pomorza przez Kazimierza IV Jagiellończyka. Prz. Mor. n. 70 (styczeń), s. 48—57.
J.L. — Dyrektor radjostacji toruńskiej mówi. Wywiad z S. Nowakowskim. C. Gaz. Hand. n. 14, s. 4. — Rozgłośnia toruńska triumfem polskiego przemysłu radjowego. Wywiad z dyr. Z. Chamcem. C. Gaz. Hand n. 14, s. 4. — Wicewojewoda Starzyński o nowej rozgłośni polskiej w Toruniu. C. Gaz. Hand. n. 14, s. 4. — Toruń chlubą radjofonji polskiej. C. Gaz. Hand. n.66, s. 5.
KŁOCZOWSKI E. — Zwodnicza argumentacja. (Wobec likwidacji Pomorskiego Związku Ziemian). Gaz. Rol. n. 12, s. 348—349.
KOMUNIKAT WYDZIAŁU Sekcyj Branżowych Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Biul. Izby G. n. 8, s. 19.
KRUPSKI HENRYK. — Prace Pomorskiego Samorządu Gospodarczego. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 5—9.
LESKI EMERYK. — Z powodu zwinięcia Pomorskiego Związku Ziemian. Gaz. Rol. n. 11, s. 304—305.
OBCHÓD GWIAZDKOWY Stowarzyszenia Kupców Podróżujących w Toruniu. Kup. n. 3, s. 40.
OBRADY SAMORZĄDU ROLNICZEGO Pomorza. Z rocznego posiedzenia Rady Pomorskiej Izby Rolniczej w Toruniu. Dz. Pom. n. 26.
OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu, 21/I 1935 r. Tyg Hand. n. 3, s. 41.
OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO Związku Tow. Kupieckich na Pomorzu, 21/III 1935 r. w Grudziądzu. Biul. Izby G. n. 9, s. 14—15.
OGROM PIĘCIOLETNIEJ PRACY Muzeum Miejskiego w Toruniu. Dz. Pom. n. 21.
ORGANIZACYJNY ZJAZD Kolonjalistów Pomorza 17/III 1935 r. w Grudziądzu. Biul. Izby G. n. 9, s. 13—14.
ORZECZENIE Nadzwyczajnej Komisji Rozjemczej, ustalające warunki pracy i płacy robotników rolnych na rok służbowy 1935/36 na obszarze województw: poznańskiego i pomorskiego. Mon. Pol. n. 10, 12/I, s. 1—6.
OSTATNIE WALNE ZGROMADZENIE Pomorskiego Związku Ziemian. Gaz. Rol. n. 11, s. 309—310.
PIERWSZE TEGOROCZNE POSIEDZENIE Zarządu Głównego Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Rozstrzygnięcie konkursu okien wystawowych. Dz. Pom. n. 22.
PLANTACJE WIKLINY na Pomorzu. Drz n. 11, s. 3.
PNIEWSKI WŁADYSŁAW. — Kaszubi w regjonalnej literaturze niemieckiej. Dz. Pom. n. 5 i 11.
POŚWIĘCENIE i OTWARCIE rozgłośni toruńskiej „Polskiego Radja". Dz. Pom. n. 14.
PREZESI PLACÓWEK pomorskiego Związku Inwalidów Wojennych przy stole obrad. Konferencja w Grudziądzu, 6/I 1935 r. Dz. Pom. n. 12.
R. T. — Wkroczenie wojsk polskich do Grudziądza. Objęcie zarządu miasta przez władze polskie. Dz. Pom. n. 20.
RZEMIOSŁO OBRADUJE w Grudziądzu. Dz. Pom. n. 19.
SCHEDLIN-CZARLIŃSKI LECH. — Pierwsze słowa polskiej komendy...na chwilę przed wkroczeniem wojsk polskich do Torunia. Dz. Pom. n. 16.
SPRAWOZDANIE z zebrania kupców podróżujących w Toruniu, 3/III 1935 r. Kup. n. 11, s. 141.
STARZYŃSKI, WICEWOJEWODA POMORSKI.— Pomorze na przełomie roku. Przemówienie do przedstawicieli społeczeństwa, podczas składania życzeń noworocznych dla P. Prezydenta R. P. i Rządu. Dz. Pom. n. 2.
SUKIERTOWA-BIEDRAWINA EMILJA. — Muzeum Mazurskie w Działdowie, a młodzież szkolna. Dz. Pom. n. 23.
SWOIŃSKI WŁODZIMIERZ. — Gdy żołnierz polski zajmował Chełmżę. Dz. Pom. n. 23.
SYTUACJA NA RYNKU ZIEMNIACZANYM Wielkopolski i Pomorza. C. Gaz. Hand. n. 56, s. 7.
SYTUACJA ROLNICTWA POMORSKIEGO u schyłku roku zeszłego. Sprawozdanie Pomorskiej Izby Rolniczej za grudzień 1934 r. Dz. Pom. n. 7.
SZCZEGÓŁY OBRAD Pomorskiego Związku Ziemian. Gaz. Rol. n. 12, s. 356—357.
SZUST ZENON. — Na otwarcie radjostacji. (W Toruniu). Dz. Pom. n. 13. Wiersz.
(T.) — Hallo, Toruń! Art. red. Dz. Pom. n. 13.
TYSZKIEWICZ JERZY. — Rejon bydgosko-pomorski (w drzewnictwie). Drz. n. 1, s. 6.
UCHWAŁY kupiectwa pomorskiego. (Na zjeździe w Gdyni w grudniu 1934r.). Prz. Hand. n. 19/220, s. 16.

W TROSCE o najpilniejsze potrzeby gospodarcze Pomorza. Konferencja gen. Góreckiego z przedstawicielami pomorskich sfer gospodarczych w Bydgoszczy. Dz. Pom. n. 27.

WALNE ZGROMADZENIE Związku Rewizyjnego Spółdzielni Rolniczych w Toruniu, 6.XII.1934r. Czas. Spół. Rol. n. 4, s. 6.

WIENCEK FRANCISZEK. — Represje pruskie. Jak było w Toruniu przed 15 laty? Dz. Pom. n. 17, 18, 19, 20.

WITKOWSKI LEON. — Międzynarodowy wieczór kolend w Toruniu. Dz. Pom. n. 15. — Kultura muzyczna Pomorza, a działalność rozgłośni toruńskiej Pol. Radja. Dz. Pom. n. 21.

WITKOWSKI ZYGMUNT. — Komunalne Kasy Oszczędności woj. poznańskiego i pomorskiego w r. 1924. C. Gaz. Hand. n. 29, s. 3.

WYMARSZ NIEMCÓW z Grudziądza i wkroczenie wojsk polskich. Dz. Pom. n. 20.

Z PLENARNEGO ZEBRANIA Stow. Chrześć. Kupców Podróżujących w Toruniu. Kup. n. 3, s. 40.

Z POMORSKIEJ IZBY ROLNICZEJ. (W sprawie praktyk wakacyjnych dla studentów wyższych uczelni). Gaz. Rol. n. 13, s. 401.

Z POSIEDZENIA Rady Pomorskiej Izby Rolniczej 29. I. 1935 r. w Toruniu. Gaz. Rol. n. 8, s. 197.

Z WALNEGO ZEBRANIA Korporacji Kupców Chrześcijańskich w Toruniu 28. II. 1935 r. Kup. n. 11, s. 143.

Z ZAKŁADU DOŚWIADCZALNEGO Pomorskiej. Izby Rolniczej w Kończenicach pod Chełmżą. Gaz. Rol. n. 12, s. 358.

ZE STOW. URZĘDNIKÓW Pomorskiego Samorządu Wojewódzkiego. Zebranie roczne placówki Stowarzyszenia w Toruniu 19. I. 1935 r. Pr. Sam. n. 2, s. 39.

ZE WSPOMNIEŃ b. kapelana garnizonowego w Toruniu, ks. prałata Wysińskiego. Dz. Pom. n. 16.

ZLIKWIDOWANIE instytucji niemieckiej w Toruniu. (Szpitala Diakonisek) Fr. Zach. n. 1/2, s. 30.

Wybrzeże, Gdynia

ALP. — W chacie orłowskiego rybaka. Dz. Pom. n. 23.

BRAK ELEWATORA w Gdyni. Kup. n. 10, s. 127; Prz. Hand. Gosp. n. 3, s. 8.

BUDOWA RZEŹNI MIEJSKIEJ w Gdyni. Kup. n. 4, s. 56.

CENNE ODKRYCIE na wybrzeżu polskiem. (Przedhistoryczny grobowiec). Czas. Spół. Rol. n. 3, s. 16

CENY placów budowlanych w Gdyni. Prz. Bud z. 2, s. 54.

CIĘCIE I ROZBIÓRKA statków na złom w Gdyni. Prz. Met. n. 5, s. 36.

EMBE. — Sprężysta organizacja portu gdyńskiego. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 8. — Dlaczego gdyńskie firmy maklerskie są tylko agenturami? Uszczuplanie dochodów skarbowych przez maklerów. Prz. Hand. Gosp. n. 9, s. 5.

ESKI. — „Postępowanie wyrównawcze" kolei niemieckich. (Walka z portami polskiemi). Biul. Izby G. n. 9, s. 20—22.

FELDE LEONE. — Gdynia e il suo littorale. (Gdynia i jej wybrzeże). Pol. H. n. 1—2, s. 7—8.

„GAZOLINA" przed sądem okręgowym w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 44, s. 3.

GDYNIA—GDAŃSK. M. z. 3, s. 2—3.

GDYNIA w oczach zagranicznego kupiectwa. Rozmowa z p. Karbergiem, duńskim kupcem. C. Gaz. Hand. n. 23, s. 3.

HA. — Trudności w zbycie polskich jabłek na statkach linjowych w Gdyni. Prz. Hand. Gosp. n. 2, s. 9.

(K.) — O giełdę śledziową w Gdyni. Prz. Hand. Gosp. n. 10, s. 5.

K., B. — Narada w sprawie potrzeb gospodarczych Gdyni. Pol. Gosp. z. 5, s. 166—167.

KASPROWICZ B. — Rok 1934 w porcie gdyńskim C. Gaz. Hand. n. 1, s. 7.

KIRTIKLIS STEFAN. — Gdynia — widome świadectwo odrodzenia gospodarczego Polski. Prz. Hand. Gosp. n. 6, z. 7.

KOMITET ORGANIZACYJNY arbitrażu bawełny w Gdyni. Kor. z Łodzi. — C. Gaz. Hand. n. 57, s. 1.

KOMUNIKACJA MORSKA GDYNI z portami Hiszpanji. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 5.

KORZON NAPOLEON. — „Rok 1934 wykazał..." (O rozwoju Gdyni). C. Gaz. Hand. n. 1, s. 7.

KRUPSKI HENRYK. — Działalność Izby Przem.-Handl. w Gdyni w r. 1934. C. Gaz. Hand. n. 1, s. 7. — Nowe perspektywy rozwoju portu gdyńskiego w r. 1935. Prz. Hand. Gosp. n. 1, s. 5.

ŁUKASZEWSKI J. — Jeszcze o opłatach stemplowych w Gdyni. Kup. n. 4, s. 58.

(M.) — Czy Chłodnia Portowa i B. G. K. powinny stwarzać własne aukcje owocowe? Prz. Hand. Gosp. n. 11, s. 6. — Konieczność stworzenia w Gdyni koncesjonowanej wywiadowni handlowej. Prz. Hand. Gosp. n. 11, s. 6. — Rozbudowa m. Gdyni. Budowa domów w sposób europejski. Prz. Hand. Gosp. n. 11, s. 5—6. — Powody zatonięcia holownika „Żubr". Prz. Hand. Gosp. n. 11, s. 5.

M., A. — Gdynia w r. 1934. Kup. n. 3, s. 41. — Ruch pasażerski portu gdyńskiego w 1934 r. Kup. n. 5, s. 66. — Zapowiedź ruchu budowlanego w Gdyni. Kup. n. 7, s. 90. — Obroty towarowe portu gdyńskiego w 1934 r. Kup. n. 8, s. 104.

MARSZAŁ FRANCISZEK. — Rok 1934 w ekspedycji portowej w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 1, s. 7.

MRÓZ NA WYBRZEŻU. Pol. Gosp. z. 2, s. 64.

N. — Biurokracja w porcie rybnym w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 22, s. 4.

NOWY MOTOROWIEC SZWEDZKI w Gdyni, pierwszy obcy statek, który nosi nazwę naszego portu. Biul. Izby G. n. 4, s. 12.

O. — Praca portu gdyńskiego w grudniu 1934 r. Pol. Gosp. z. 4, s. 131—132. — Gdynia w roku 1934.

Pol. Gosp. z. 4, s. 115—117. — Praca portu gdyńskiego w styczniu i lutym 1935 r. Pol. Gosp. z. 12, s. 407—408.

O POMOC MATERJALNĄ na utrzymanie internatu dla wychowanków Liceum Handlowego w Gdyni. Biul. Izby G. n. 8, s. 18.

OBRÓT TOWAROWY w porcie gdyńskim w 1934 r. Pol. Gosp. z. 2, s. 64.

ORGANIZACJA T-wa Zjednoczonych Kupców Polskich w Gdyni. Prz. Hand. Gosp. n. 11, s. 5.

PIERWSZA GWIAZDKA dla dzieci robotników portowych. (W Gdyni). Prz. Hand. Gosp. n. 1, s. 6.

PIOTROWICZ R. — Granice morskie Polski. M. z. 2, s. 24.

POLKOWSKI BOLESŁAW. — Budownictwo w Gdyni. Biul. Izby G. n. 9, s. 5—8.

POLSKA WYSTAWA Przemysłowo-Rzemieślnicza w Gdyni. Kup. n. 10, s. 126.

POMIANOWSKI KAROL. — Wodociąg Gdyni. G. i W. n. 3, s. 62—63.

PORAZ PIERWSZY statek pod egipską banderą w porcie gdyńskim. Biul. Izby G. n. 3, s. 14.

POSIEDZENIE centrali zakupu złomu w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 61, s. 3.

PRACA PORTU RYBACKIEGO w Gdyni w styczniu. Biul. Izby G. n. 4, s. 23.

PROBLEMY GDYŃSKIE a B. G. K. Konferencja w Gdyni. Przemówienia E. Kwiatkowskiego, wice-min. Doleżala, Korsaka i in. Dz. Pom. 29/I., n. 25.

R., A. — Ruch w porcie gdyńskim w styczniu 1935 r. Pol. Gosp. z. 10, s. 341—342.

R., L. — Praca portów polskich w 1934 r. Pol. Gosp. z. 6, s. 207—208.

ROZPORZĄDZENIE Min. Op. Społecznej z dn. 7. I. 1935 r. w sprawie nadania umowie zbiorowej z dn. 4 października 1934 r. mocy obowiązującej dla wszystkich przedsiębiorstw stolarskich na terenie miasta wielkiej Gdyni. Mon. Pol. n. 21, 25/I, s. 1.

ROZWÓJ przewozów pasażerów na linjach przybrzeżnych S. A. ,,Żegluga Polska". Biul. Izby G. n. 5, s. 13.

RUCH BUDOWLANY w Gdyni w IV kwartale 1934 r. Biul. Izby G. n. 9, s. 13—14.

RUCH STATKÓW w porcie gdyńskim w 1934 r. Biul. Izby G. n. 8, s. 8.

RUMMEL JULJAN. — Gdynia. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 8.

RYGIEL WŁODZIMIERZ. — Charakterystyka prac technicznych w porcie gdyńskim w 1934 r. Biul. Izby G. n. 1/2, s. 15—17.

SIENICKI ST. — Elewator zbiorowy w Gdyni. Czas. Spół. Rol. n. 9, s. 9.

SMARZŁY J. — Gdynia czeskiem okiem na świat. Kup. n. 12, s. 151.

SPRAWA GDYNI na forum obrad sejmowych. Kup. n. 12, s. 151.

STACJA PALIWA PŁYNNEGO w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 5, s. 3.

STASZKIEWICZ T. — Spostrzeżenia z ruchu gazowni w Gdyni. Referat wygłoszony na XV Zjeździe Gazowników i Wodociągowców Polskich w Gdyni w r. 1933. G. i W. n. 2, s. 41-45.

SZYSZKOWSKI M. — Życie gospodarcze Gdyni. Pol. Gosp. z. 8, s. 274—275.

TYMIŃSKI Z. — Obroty towarowe przybrzeżne oraz z wnętrzem kraju drogą wodną w r. 1934. Biul. Izby G. n. 6, s. 7—9.

ULGI w podatku dochodowym w Gdyni. C. Gaz. Hand. n. 13, s. 4.

UROCZYSTOŚCI W GDYNI w XV rocznicę odzyskania morza przez Polskę. Pol. Gosp. z. 7, s. 240—241.

WALNE ZGROMADZENIE Rady Gospodarczej Spółki ,,Chłodnia i Składy Portowe w Gdyni", 20/XI 1934 r. Gaz. Rol. n. 9—10, s. 268—269.

WZROST RUCHU KOLEJOWEGO w porcie gdyńskim w 1934 r. Czas. Skar. n. 2, s. 100—101.

WZROST WYKORZYSTANIA DŹWIGÓW w porcie Gdyni. Biul. Izby G. n. 5, s. 16.

WYSTAWA PRZEMYSŁOWO-RZEMIEŚLNICZA w Gdyni. Śl. Wiad. Gosp. n. 4, s. 92.

WYTYCZNE PRACY ELEKTRYFIKACYJNEJ w Gdyni. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 10.

Turystyka pomorska

JEŻEWSKI BOHDAN. — Stosunki turystyczne polsko-gdańskie. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 3

PERŁA WYBRZEŻA POLSKIEGO — Orłowo Morskie. Prz. Hand. Gosp. n. 6, s. 7.

ZARĘBA JERZY. — Z wędrówki po wybrzeżu. II Międzymorze. M. n. 1, s. 22—23.

ŻEGLUGA PRZYBRZEŻNA i zwiedzanie Portu Gdyni. (m). Prz. Hand. Gosp. n. 9, s. 5—6.

W. m. Gdańsk

DOSTAWY DO GDAŃSKA. (Posiedzenie Komisji Rozdzielczej w Toruniu, 25/I). Prz. Mięs. n. 3, s. 8.

GDAŃSK A POLSKI EKSPORT DRZEWNY. C. Gaz. Hand. n. 58, s. 3.

GDAŃSKA IZBA Handlu zagranicznego instrumentem polsko-gdańskiej współpracy gospodarczej. Wywiad z dr. Moczyńskim. C. Gaz. Hand. N. 58, s. 3.

GDAŃSKIE ŚWIATŁA I CIENIE. Art. red. Dz. Pom. n. 5.

GRUNDMANN H. — Gdański handel a polityka. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 4.

J. L. — Jak to było z polskiemi odbiornikami radjowemi w Gdańsku? C. Gaz. Hand. n. 5, s. 4.

KONDERSKI WACŁAW. — Ilość i wartość (W obliczu wyborów do Izby Handlowej w Gdańsku). C. Gaz. Hand. n. 38, s. 3.

KONFERENCJA w sprawie obrotu produktami rolnemi z Gdańskiem. Prz. Mięs. n. 7/8, s. 11.

WSPÓŁPRACA GDAŃSKIEGO KUPIECTWA z Polską. W. M. C. Gaz. Hand. n. 58, s. 3.

MACIERZ SZKOLNA w GDAŃSKU. M. z. 3, s. 8—9.

OBRÓT TOWAROWY portu gdańskiego za rok 1934. Biul. Izby G. n. 4, s. 12—13.

OSTROWSKI KRYSTYN.— Gdańsk... Drz. n. 7, s. 1.

PELCZAR MARJAN.— Dwanaście lat pracy. („Towarzystwo Przyjaciół Nauki i Sztuki w Gdańsku"). M. z. 3, s. 5—7.

PR.— Zimowa kolonja „szyprów" polskich w Gdańsku. Dz. Pom. n. 21.

R., A. — Ruch w porcie gdańskim w listopadzie 1934 r. Pol. Gosp. z. 1, s. 20. — Ruch w porcie gdańskim w grudniu 1934 r. Pol. Gosp. z. 6, s. 208. — Ruch w porcie gdańskim w styczniu 1935 r. Pol. Gosp. z. 10, s. 341—342. — Ruch w porcie gdańskim w lutym 1935 r.

RADZIMIŃSKI J. — Gdańsk przygotowuje się do wyborów. Tyg. Il. n. 11, s. 213.

RAMIN EDWARD. — Znaczenie gdańskich przedstawicieli handlowych dla handlu z Polską. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 4,.

RUCH OKRĘTÓW w porcie gdańskim w r. 1934. C. Gaz. Hand. n. 25, s. 5.

RUCH STATKÓW w porcie gdańskim w r. 1934. Biul. Izby G. n. 4, s. 13.

RUCH TOWARÓW w porcie gdańskim w r. 1934. C. Gaz. Hand. n. 25, s. 5,.

RUDZKI A. — Port gdański w r. 1934. Pol. Gosp. z. 13, s. 447—448.

RYNEK PIENIĘŻNY w Gdańsku w r. 1934. Biul. Izby G. n. 4, s. 13—14.

S., T. — Bank von Danzig. Bank. n. 2, s. 149—150.

SCHAEFER, PREZES BANKU. — Działalność Banku Gdańskiego. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 4.

SCHNEE HUGO. — Przemysł Gdańska. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 2.

SENAT GDAŃSKI hamuje eksport polskiego drzewa. Drz. n. 7, s. 2.

SPRAWOZDANIE BANKU GDAŃSKIEGO za r. 1934. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 4.

STOSUNKI APROWIZACYJNE W. m. Gdańska. Referat radcy Rogoyskiego. C. Gaz. Hand. n. 12, s. 2.

SYTUACJA GOSPODARCZA przedstawicieli handlowych w Gdańsku. C. Gaz. Hand. n.13, s. 5.

ŚRÓDLĄDOWY RUCH statków i towarów przez port gdański w grudniu 1934 r. oraz w całym roku 1934. C. Gaz. Hand. n. 25, s. 5.

T. — Uprzywilejowanie handlu gdańskiego. Art. w „Czasie". Tyg. Han. n. 4, s. 70.

O. T. — Współpraca gospodarcza polsko-gdańska. Wywiad z dyplom. inż. Huth'em. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 3.

SENAT W. M. GDAŃSKA kontynuuje politykę porozumienia z Polską. C. Gaz. Hand. n. 6, s. 3.

UDZIAŁ KUPIECTWA GDAŃSKIEGO w polskich kontyngentach przywozowych. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 4.

UKŁAD POLSKO-GDAŃSKI o ułatwieniach w ruchu podróżnych i ruchu granicznym. Biul. Izby G. n. 8, s. 12—13.

W. — Układ polsko-gdański o ułatwieniach w ruchu podróżnych i ruchu granicznym. C. Gaz. Hand. n. 58, s. 4.

E. W. — Pół roku współpracy polsko-gdańskiej. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 1—2.

WIELKA AUKCJA bydła rozpłodowego w Gdańsku. Por. Gosp. n. 3, s. 43; n. 13, s. 216.

WIZYTA GDAŃSKA. Drz. n. 2, s. 1.

WIZYTA PREZYDENTA SENATU GDAŃSKIEGO, A. Greisera w Warszawie. Mon. Pol. n. 6, 8/I, s. 2—3.

„WIZYTA PREZYDENTA SENATU GDAŃSKIEGO...". Art. red. (Tekst polski i niemiecki). C. Gaz. Hand. n. 6, s. 3.

WŁĄCZENIE GDAŃSKA w ruch kompensacyjny polsko-niemiecki. C. Gaz. Hand. n. 38, s. 3.

ZARZĄDZENIE MIN. PRZ. i H. w porozumieniu z Min. Roln. i Reform Roln. z dn. 18/I 1935 r. w sprawie regulaminu Komisji Rozdzielczej dla Obrotu Produktami Spożywczemi z w. m. Gdańskiem. Mon. Pol. n. 19, 23/I, s. 1.

ZNAKOWANIE TOWARÓW produkcji miejscowej w w. m. Gdańsku. Inf. Eks. n. 4, str. 3.

Kraje zamorskie, wychodźtwo, kolonje

Ch., Al. — Rozwój gospodarczej ekspansji Japonji. Pol. Gosp. z. 2, s. 67—70.

HILAROWICZ TADEUSZ. — Jedno z poczynań. (O polską kolonję). M. z. 2, s. 27—28.

KRZYŻANOWSKI WOJCIECH. — Przegląd prasy zagranicznej. M. z. 3, s. 32.

Ł., F. — Przegląd kolonjalny. M. z. 1, s. 28—29; z. 2, s. 29; z. 3, s. 30.

Ł., F. F. — Japońskie współzawodnictwo handlowe w kolonjach. M. z. 1, s. 24.

ŁYP. FR. — Niemiecka propaganda kolonjalna. — Niemiecka młodzież a kolonje. — Europa żąda pokoju, a Niemcy kolonij. M. z. 1, s. 10—11; z. 2, s. 23; z. 3, s. 13.

NAUTICUS. — Kolonjalna polityka Italji. M. z. 1, s. 14—15.

PANKIEWICZ MICHAŁ. — Nasze poczynania afrykańskie. M. z. 3, s. 28—29.

SK. — „Francuska Ottawa". (Metropolja francuska a kolonje). Prz. Gosp. z. 1, s. 15.

Z., C. — Przez morze do kolonij. Pol. na M. z. 2, s. 10—11.

PIEŃKOWSKI E. — Trawa sudańska. (Aklimatyzacja w Polsce). Gaz. Rol. n. 13, s. 399—400.

ZIELIŃSKI ZDZISŁAW.— Trawa sudańska v. sorgo sudańskie. Gaz. Rol. n. 9/10, s. 255—257.

Etjopja

ABISYNJA. Czas. Spół. Rol. n. 6, s. 14.
AFRYKAŃSKI WRÓBEL i austrjacki kanarek. (Włochy, Francja i Afryka). Art. red. Praw. n. 2, s. 1.
WŁOCHY MOBILIZUJĄ. Art. red. Praw. n. 7, s. 1.

Brazylja

PANKIEWICZ MICHAŁ. — Kolonizacja angielska w Paranie. Pol. na M. n. 2, s. 13.

Indje Brytyjskie.

GRZEBIENIOWSKI TADEUSZ. — Indje, przyszłe dominjum. Tyg. Il. n. 10, s. 189—190.
JANICKI STEFAN. — Z gospodarczego położenia dominjów brytyjskich. Indje, Południowa Afryka. Prz. Gosp. z. 6, s. 203—204.

Irak

(AM.). — Irakski rurociąg naftowy. Pal. B. W. n. 2, s. 96—97.

Liberja

REPUBLIKA CZARNYCH — Liberja. M. z. 2, s. 13—15.
MAKARCZYK JANUSZ. — Nieznana Liberja. Pol. na M. z. 1, s. 5—8.

Mandżurja

DŻ., W. — Kolej wschodnio-chińska. Pol. Gosp. z. 12, s. 423.
EKSPANSJA JAPOŃSKA w Mandżukuo. M. n. 3, s. 18—19.
ROZBUDOWA SIECI KOLEJOWEJ w Mandżurji. Pol. Gosp. z. 1, s. 38.

Palestyna

ARKIN B. — Stosunki prawne w Palestynie. Pal. B. W. n. 1, s. 12—18.
BONNÉ A.—Zagadnienie trwałości konjunktury palestyńskiej. Pal. B. W. n. 3, s. 139—140.
HOROWITZ D. — Zagadnienie obecnej „prosperity" Palestyny. Pal. B. W. n. 1, s. 21—28.
JOSELSOHN S. — Konjunktura, a wysokość renty w Palestynie. Pal. B. W. n. 2, s. 79—82.
KANTOROWICZ M. — Wzrost komornego a spekulacja gruntowa w Palestynie. Pal. B. W. n. 3, s. 153—155.
KAUFMAN L. — Nowe drogi kolonizacji miejskiej w Palestynie. Pal. B. W. n. 2, s. 82—91.
KINCLER J. — Nielegalna emigracja do Palestyny. M. n. 1, s. 25—26.
LESSER W. — Komunikacja autobusowa i kolejowa w Palestynie. Pal. B. W. n. 2, s. 76—79.
MADANES E. — Imigracja a struktura produkcji palestyńskiej. Pal. B. W. n. 2, s. 92—96.
MARCUS A.—Przemysł metalurgiczny w Palestynie. Pal. B. W. n. 1, s. 18—20. — Możliwości uprzemysłowienia Palestyny. Pal. B. W. n. 3, s. 141—143.
NEUMAN L.—Zagadnienie wsi i miasta w Palestynie Pal. B. W. n. 2, s. 66—71.
OCHRONA znaków handlowych i patentowych w Palestynie. Prz. Hand. n. 19/220, s. 10—11.
SANDLER G. — Prawo gruntowe w Palestynie. Pal. B. W. n. 2, s. 72—75.
SCHACHTEL H. — Ruch ludności w Palestynie. Pal. B. W. n. 3, s. 150—152.
SEIDEN R. — Rozwój palestyńskiego przemysłu chemicznego. Pal. B. W. n. 1, s. 29—31.
STENDIG S.—Wśród książek o Palestynie. (W językach obcych). Pal. B. W. n. 1, s. 32—36.
TOLKOWSKI S. — Bolączki przemysłu cytrusowego w Palestynie. Pal. B. W. n. 3, s. 155—157.
W. — Zmiany w systemie podatkowym Palestyny. Pal. B. W. n. 2, s. 99—101. — Z ruchu spółdzielczego Palestyny. Pal. B. W. n. 2, s. 101—102.
WASERMAN P.— Rozwój gospodarki palestyńskiej w r. 1934. Pal. B. W. n. 1, s. 2—12.
ZJAZD Związku Chemików Żydów w Polsce dla rozwoju przemysłu chemicznego w Palestynie. Pal. B. W. n. 2, s. 106—107.

Polacy zagranicą

(poza Europą)

GARLIŃSKI TADEUSZ. — Eksport zamorski a wychodźtwo. Pol. Zagr. n. 1—2, s. 27—30.
KARNICKA HALINA. — Polonja zagraniczna u trumny Józefa Piłsudskiego. Pol. Zagr. n. 3—6, s. 6.
KAWALEC TADEUSZ.—II zlot młodzieży polskiej z zagranicy. Pol. Zagr. n. 3—6, s. 23—24.
NIKODEM PAWEŁ. — Zdobywcy puszczy. (Osady polskie „Polasia" i „Nowa Wola"). Tyg. Il. n. 11, s. 209—211.
OSZELDA WŁADYSŁAW. — Metropolja a prasa emigracyjna. Prasa z. 1, s. 14. — Polskie Radjo dla Polonji Zagranicznej. Pol. Zagr. n. 3—6, s. 26—28.
PRZEMÓWIENIE p. Marszałka Raczkiewicza do Polonji Zagranicznej (31. XII. 1934 r. przez radjo). Pol. Zagr. n. 1—2, s. 35—36.
ZET. — Z życia Polonji Zamorskiej. M. z. 3, s. 32—33.
ZIELENIEWSKI KAZIMIERZ.—Zdobycze i troski Polonji Zamorskiej. M. z. 1, s. 30—31. — Myśli i czyny młodzieży zamorskiej. M. z. 2, s. 30.

Brazylja

D., S. — Sao Paulo. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 40—41.
PANKIEWICZ MICHAŁ. — Kolonizacja „Nowej Woli". (W Paranie). Pol. na M. n. 1, s. 9—10.— Kolonizacja w Paranie. Pol. na M. n. 3, s. 12.
PRZYJEMSKI STANISŁAW. — Zabłąkanie. (W Brazylji). M. z. 1, s. 19—21.
STACJA OPIEKI nad Matką i Dzieckiem w Kurytybie. Pol. Zagr. n. 1—2, s. 38.
SUKCES POLAKA Ryszarda Blocha na Wystawie Szkół Powszechnych w Brazylji. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 40.
WIELOCH ST.— Emigracja do Parany. M. z. 1 s. 26—27.
WIZYTA Posła R. P. dr. T. Grabowskiego i bisk. T. Kubiny w Porto Allegre. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 40.

Japonja

JANTA-POŁCZYŃSKI ALEKSANDER. — Polska na Sachalinie. Pol. Zagr. n. 1—2, s. 5—8.

Kanada

DAR POLONJI KANADYJSKIEJ dla Pana Prezydenta Rzeczpospolitej. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 36.
ZJAZD Zjednoczenia Zrzeszeń Polskich w Kanadzie. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 42.

Mandżurja

POLSKIE OSADNICTWO na roli w Mandżurji. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 30—33.

Stany Zjednoczone Ameryki Półn.

DENDE LEOPOLD. — Polskie zdobycze w U. S. A. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 13—21.
KONSOLIDACJA POLAKÓW w Pensylwanji. Pol. Zagr. n. 3/6, s. 37.
KOŚCIUSZKO FOUNDATION „Book Club" w New Yorku. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 43.
PIĘKNY PRZYKŁAD dla innych. Zjazd polskich kupców i przemysłowców w Pittsburgu, 7 kwietnia 1935 r. Pol. Zagr. n. 3/6, s. 37—38.
POLSKIE GOSPODARSTWO na morzu w opinji wychodźtwa polskiego. (Artykuł w „Dzienniku Polskim" w Detroit). C. Gaz. Hand. n. 64, s. 5.
PREZES P. K. O. wśród Polonji amerykańskiej. Pol. Zagr. n. 3/6, s. 37.
STYPEDNJA FACHOWE dla przemysłu rolno-spożywczego. Inf. Eks. n. 5, s. 1—2.
Z DZIAŁALNOŚCI Fundacji Kościuszkowskiej. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 43.
OTWARCIE Domu Polskiego w Montevideo. (31. III. 1935 r.). Pol. Zagr. n. 3/6, s. 38.

Podróże pozaeuropejskie

HUGO-BADER KAZIMIERZ. — Wielki podróżnik polski, Jan hr. Potocki 1761—1815. Ziem. n. 2, s. 34—37.
TCHÓRZNICKA MARJA. — Polowanie w dżungli (W Kenyi). Pol. na M. n. 1, s. 14.

Hydrografja śródlądowa, regulacja wód

(ES). — Las a powodzie. (Sprawozdanie z prelekcji prof. U. J., J. St. Sokołowskiego w Krakowie). Drz. n. 7, s. 5.
KOEFOED C. A. — Jak osuszono i skolonizowano bagna Pontyjskie. Gaz. Rol. n. 1/2, s. 2—7.
KONOPKA ALFRED. — Chrońmy się przed wylewami. Pol. na M. n. 1, s. 4. — Budżet a nasze rzeki. M. n. 3, s. 10—11.
KRÜGER A. W. — Katastrofa kanału Ren-Herne i środki zaradcze. Czas. Tech. n. 3, s. 44.
LAMBOR JULJAN. — Obniżenie koryta rzeki Wisły na przestrzeni pomorskiej w ostatniem 30-leciu. Czas. Tech. n. 3, s. 36—42.
ŁOPUSZAŃSKI JAN. — 47-miljonowa roczna danina powodziowa Małopolski. Czas. Tech. n. 3, s. 33—36.
NA POMOC POWODZIANOM. Ze sprawozdań Stoł. Komitetu Pomocy Ofiarom Powodzi do dn. 1/I 1935 r. Mon. Pol. n. 11, 14/I, s. 2.
POSIEDZENIE Międzyministerjalnej Komisji Ochrony Rzek, 16/I 1935 r. G. i W. n. 3, s. 76-78.
RÜHLE EDWARD. — Zmiany hydrograficzne w środkowej części dorzecza Niemna. Ziem. n. 1, s. 15—18.

Żegluga, gospodarka wodna

BUDOWA KANAŁU ALBERTA w Belgji. Czas. Tech. n. 6, s. 96.
BUDOWA PROMU na Dunaju w Bułgarji. Inf. Eks. n. 1, s. 3—4.
DZIAŁALNOŚĆ SEKCJI HYDROTECHNICZNEJ Pol. Tow. Politechnicznego we Lwowie. Czas. Tech. n. 5, s. 82—83.
„GOSPODARKA WODNA". (Nowe czasopismo). Gaz. Rol. n. 12, s. 359—360.
M. M. — Samoczynny zakład wodno-elektryczny Malga-Mare we Włoszech. — Wielki program regulacji rzek w Czechosłowacji. Czas. Tech. n. 1, s. 15. — Wielka droga wodna jeziora Onega—morze Białe. Czas. Tech. n. 4, s. 62.
MŁYNARZE, posiadający stawy młyńskie, położone na sztucznych odgałęzieniach naturalnego łożyska wody, brońcie się! Mł. Pol. n. 2, s. 20—21.
PAREŃSKI ALEKSANDER inż. — Dwie nowe siłownie wodne o minimum kosztów założenia. (W Szwecji i w Stanach Zjednoczonych Ameryki). Czas. Tech. n. 1, s. 8—10.
„PRZEMYSŁ MŁYNARSKI W POLSCE". (Statystyka młynów wodnych). Mł. Pol. n. 2, s. 30.
RZYM — PORTEM MORSKIM. Biul. Izby G. n. 3, s. 15.
SOSKIN S. — Drobna nawodniona gospodarka rolna. (W Palestynie). Pal. B. W. n. 3, s. 146—149.
SZWAJCARSKIE SIŁY WODNE w r. 1934. Czas. Tech. n. 6, s. 96.
THULLIE M. — Budowa mostu na Małym Bełcie. Czas. Tech. n. 6, s. 97.
WÓYCICKI KAZIMIERZ. — Czwarta rozbudowa Zakładów Wodnych Lungernseewerk. (W Szwajcarji). Czas. Tech. n. 4, s. 50—60; n. 5, s. 67—75. 214 rp.
WYZYSKANIE SIŁY WODNEJ rzeki Kolumbji w stanie Washington. Czas. Tech. n. 6, s. 95—96.
WZMOŻONY PRZEWÓZ produktów polskiej ziemi i pracy drogą wiślaną w r. 1934. Dz. Pom. n. 19, 22/I.
ZJAZD KIEROWNIKÓW państwowych zarządów wodnych. (W Warszawie dn. 11 i 12/II ub. r. C. Gaz. Hand. n. 28, s. 4.
Ż. — Nie omijać Poznania i Warty. Kor. z Poznania. C. Gaz. Hand. n. 63, s. 4.
ŻEGLUGA RZECZNO-MORSKA na Węgrzech. Pol. Gosp. z. 3, s. 103.

Rybactwo

BREDSCHNEIDER BRONISŁAW.—Kurs rybacki dla państwowych lekarzy weterynaryjnych. Prz. Ryb. n. 1, s. 15—17.

CZERMIŃSKI WŁODZIMIERZ. — Wędkarstwu sportowemu na nowy rok. Prz. Ryb. n. 1, s. 6—7.

K., B.—Meljoracje a rybactwo. Prz. Ryb. n. 1, s. 13—15.

KOMISJA RYBACKA Wileńskiej Izby Rolniczej. C. Gaz. Hand. n. 36, s. 5.

KOMUNIKAT w sprawie zwalczania szczura piżmowego. Prz. Ryb. n. 1, s. 29—30.

M. M.—Przejścia dla ryb w jazie pod Korubs. Czas. Tech. n. 6, s. 96—97.

MEMORJAŁ Zrzeszenia Gospod. Stawowych R. P. i Związku Oragnizacyj Rybackich R. P. do Ministerstwa Rolnictwa i Ref. Roln. w sprawie wykonania ustawy o rybołówstwie. Prz. Ryb. n. 1, s. 30—32.

MEYLERT L. J. — Memento dla stawiaczy na styczeń. Prz. Ryb. n. 1, s. 19—23.

O CHŁODNIĘ DLA RYB z tysiąca jezior Wileńszczyzny. C. Gaz. Hand. n. 17, s. 4.

ROESLER JAN.— Jak postępować ze stawami podczas zimy. Prz. Ryb. n. 1, s. 7—11.

RZUT OKA na rok 1934. (W rybactwie słodkowodnem). Prz. Ryb. n. 1, s. 1—6.

SOSNOWSKI ZB. — Gospodarstwo karpowe. Prz. Ryb. n. 1, s. 23—28.

SZUMAN JERZY. — Zarybienie węgorzem. Por. Gosp. n. 5, s. 75—76.

WYSTĄPIENIE do Ministra Spraw Wewnętrznych w obronie karpiowego rynku w Łodzi. Prz. Ryb. n. 1, s. 32—33.

Z., E. — Nowelizacja ustawy o rybołówstwie. Prz. Ryb. n. 1, s. 17—19.

ZDZIENNICKI HENRYK. — Ichtiofauna jezior sejnińskich. Prz. Ryb. n. 1, s. 11—13.

Turystyka śródlądowa

NASSIUS MIECZYSŁAW. — Z Wołynia przez Polesie. M. z. 1, s. 16—17.

R., J.—Łodzią po Słuczy. Pol. na M. n. 2, s. 17—18.

TSCHURL W. — Kraj jezior, lasów, wzgórz i pamiątek. (Prusy Wschodnie). Fr. Zach. n. 1/2, s. 9.

Wychowanie wodne

ABECADŁO ŻEGLARZA. Pol. na M. n. 3, s. 5—6.

HARCERSKA SŁUŻBA ŻEGLARSKA. Pol. na M. n. 3, s. 14.

ROJKIEWICZ Z.—Idziemy na wodę. Pol. na M n. 2, s. 15—16. — P. I. R. R. (= Państw. Inst. Robót Ręcznych) a wychowanie wodne. M. z. 2, s. 36—37.

S. J. — Przed wiosną. Pol. na M. n. 3, s. 4.

SZKOŁA DUCHA I TĘŻYZNY. M. z. 2, s. 22. (Państwowa Szkoła Morska).

ŚWIĘTO PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ. (W Gdyni). Pol. na M. n. 1, s. 3.

ZADROŻNY STANISŁAW. — Szkolić i wychowywać. (Młodzież na morzu). M. z. 2, s. 20—21.

Utwory wokalne

BĘDĘ MARYNARZEM. Słowa M. Czerkawskiej. Muzyka M. J. Michałowskiego. Pol. na M. n. 2, s. 19.

DADLEZ MICHAŁ.—Polskie morze. (Deklamacja). Pol. na M.

DĘBICKI ZDZISŁAW.—Powitanie morza. Fragment. Pol. na M. n. 2, s. 6—7.

KRZYŻANOWSKI JULJAN. — Ze staropolskiej poezji wiślanej. Ziem. n. 3, s. 45—46.

MARLICZ JERZY.—Zarobek. Z cyklu: Opowiadania toruńskie. Dz. Pom. 26—27/I, n. 23.

PAWŁOWICZ BOHDAN.—Gdy przekwitają pomarańcze. M. z. 2, s. 25—26.

ROJKIEWICZ Z.—Wiesiek nad morzem. Pol. na M. n. 2, s. 18.

NASZ BAŁTYK. Słowa Rybki. Muz. F. Nowowiejskiego. Pol. na M. z. 2, s. 19.

SIEG JAN ks. — Duch Torunia. Wiersz pośw. W. Hulewiczowi. Dz. Pom. 31/I, n. 27.

ZARUSKI M.—Hej, dalej na wodę. Muzyka M. J. Michałowskiego. Pol. na M. n. 2, s. 16.

ZECHENTER WITOLD. — Armja emigracyjna. Wiersz. Pol. Zagr. n. 1/2, s. 34.

ŻEROMSKI STEFAN.—„Port w Gdyni". Fragment z „Wiatru od Morza". M. z. 2, s. 3.

Budownictwo okrętowe we Francji

Wskazaliśmy w ostatnim naszym artykule, że armatorzy francuscy przywiązywali przy budowie nowych statków, zarówno pasażerskich jak i towarowych, największą wagę do szybkości. Do tej ogólnej dążności przystosowali się konstruktorowie statków i urządzeń maszynowych, i obecnie wszystkie statki, opuszczające stocznie francuskie, odznaczają się zwiększoną szybkością.

Weźmy jako przykłady dwa statki: pasażerski „Ville d'Alger" i statek-cysternę „Shéherazade".

Statek pasażerski „Ville d'Alger", należący do Cie Générale Transatlantique, zbudowany przez stocznię w Saint-Nazaire-Penhoët (Sté des Chautiers et Ateliers de St. Nazaire-Penhoët), jest najszybszym statkiem, kursującym na linji śródziemnomorskiej. Po próbach, w których uzyskał szykbość 23,4 węzłów, statek ten pobił w swojej pierwszej podróży z Algeru do Marsylji rekord przejścia przez morze Śródziemne, odbywając drogę w ciągu 18 godzin z średnią szybkością 22,5 w. Następne dwie podróże odbyto raz w ciągu 19,30 godz. i drugi w 19,06 godz., podczas gdy poprzednie statki pasażerskie potrzebowały na tej samej drodze conajmniej 23 godzin. Zyskano więc około czterech godzin, bardzo cennych dla pasażera, a skutek ten osiągnięto dzięki konstrukcji statku szybkiego, o długości 147,60 m, szerokości 19,20 m i wyporności 8,820 t. Jego urządzenia maszynowe, składające się z dwóch zespołów turbin typu Parsons, zbudowanych w warsztatach Penhoët, posiadają moc 18 000 HP. Pary dostarczają 4 kotły typu Penhoët, poddawanych próbie 28 kg. Cie Gle Transatlantique jest pierwszem towarzystwem, które zastosowało na linji Marsylja-Alger kotły o wysokiem ciśnieniu z nadgrzewaniem.

„Ville d'Alger" różni się poza tem od poprzednich statków nietylko co do szybkości. Jego konstrukcja odznacza się wielu ulepszeniami, przedewszystkiem w zakresie bezpieczeństwa i wygody. System ochronny przed pożarami wzorowany jest na urządzeniach „Normandie", które powołały do życia specjalną teorję, powstałą we Francji naskutek kilkakrotnych pożarów na statkach pasażerskich; te środki ostrożności przekraczają wszystko, co w tym zakresie zrobiono we wszystkich flotach handlowych całego świata.

Podział statku na niezależne przedziały; przegrody przeciwpożarowe; duże zużytkowanie materjałów ogniotrwałych i zastosowanie przy malowaniu farb niepalnych; zainstalowanie aparatów automatycznych, sygnalizujących powstanie pożaru we wszystkich kabinach i pomieszczeniach załogi; urządzenia, wykrywające i gaszące w halach i międzypokładach; specjalny telefoniczny obwód bezpieczeństwa.

„Ville d'Alger" posiada również w zakresie komfortu szereg interesujących nowości: po raz pierwszy na tej linji rozmieszczono sale wspólne dla pasażerów I-szej klasy (palarnia, salon, jadalnia) w amfiladzie. W czasie pięknej pogody można otworzyć sufit sali jadalnej, tak że pasażerowie mogą jadać pod gołem niebem. Kabiny są w żywych kolorach i przyjemne, a nawet w pomieszczeniach załogi widać troskę o wygody.

Identyczny statek „Ville d'Oran" został zamówiony przez rząd francuski w Sté Provençale de Constructions Navales i dnia 6 października 1935 r. został spuszczony w la Ciotat w obecności ministra marynarki handlowej W. Bertranda. Urządzeń maszynowych i kotłów dostarczyła stocznia St. Nazaire-Penhoët. Ten drugi statek wejdzie w służbę morską w maju 1936 r., a obydwa nowoczesne statki przyczynią się do rozwoju stosunków morskich między Francją i Algierem.

Zwiększenie szybkości, o którem mówiliśmy na początku artykułu, dotyczy również statków-cystern: „Shéhérazade", zbudowana przez Ateliers et Chantiers de la Saine Maritime (Worms et Cie) dla Compagnie Auxiliaire de Navigation, powinna w czasie prób otrzymać przez 12 godzin szybkość 4 węzłów. Statek ten, który został spuszczony 12 października 1935 r., jest obecnie największym francuskim tankowcem pływającym (statkiem-cysterną). Długość jego wynosi 166,20 m, szerokość 21,80 i nośność 18 500 ton. Jest to również największy ze statków, zbudowanych dotychczas przez Chantiers du Trait. Stocznia ta, oprócz budowy statków pasażerskich, towarowych, rybackich, etc. i okrętów wojennych (torpedowców, łodzi podwodnych, konwojowców), nabyła wielkie doświadczenie w budowie statków-cystern: dostarczyła w ciągu ostatnich lat marynarce wojennej tankowca „Le Loing", Norwegji — „Orkanger" i towarzystwu angielskiemu — dwóch tankowców „Mizza" i „Mégara". Zgodnie ze zwyczajem tej stoczni, „Shéhérazade" została spuszczona po zupełnem wykończeniu i natychmiast zaholowana do Havre'u. Jej urządzenia maszynowe składają się z dwóch silników Burmeister et Wain, czterotaktowych, z mechanicznym dopływem paliwa, każdy o 6 cylindrach i mocy max. 8 800 CYI. przy 112 obrotach na minutę. Silniki te zbudowała firma Schneider et Cie w fabryce Creuzot.

Zwróćmy uwagę, że tankowiec o rozmiarach jeszcze większych, ponieważ długość jego wyniesie 168 m, a nośność ładunkowa 21 300 ton, znajduje się obecnie w budowie w stoczni Atelier et Chantiers de France dla Francuskiego Towarzystwa Naftowego (Cie Française des Pétroles). Statek ten będzie spuszczony w 1936 roku. Zauważę jeszcze mimochodem, że wymieniona powyżej stocznia otrzymała ostatnio zamówienie na trzeci zrzędu towarowiec, przeznaczony do transportu zboża, ze strony armatora Louis Dreyfus, podobny do dwóch statków już budowanych dla tego samego towarzystwa, z których pierwszy będzie spuszczony na początku 1936 r. Są to dwa carga o motorach Diesel-Sulzer, które powinny dać szybkość ekonomiczną 15 węzłów.

Zwiększenie szybkości należy również zanotować u nowego statku pasażerskiego „Sampiero Corso", który budują Ateliers et Chantiers de Provence dla linji korsykańskiej Cie Fraissinet. „Sampiero Corso" będzie spuszczony w Port-de-Bonc w dniu 10 listopada 1936 r. Statek ma uzyskać w czasie prób szybkość 18 węzłów, podczas gdy poprzednio budowany „Pascal Pavli" obliczony był na 16 węzłów. W rzeczywistości jednak „Pascal Pavli" osiągnął prawie 19 węzłów, stąd można się spodziewać, że „Sampiero Corso" przekroczy przewidzianą szybkość 18 węzłów. Ma on długość 105,50 m i wyporność przy pełnym ładunku 4 500 ton, dwie grupy turbin Parsons o mocy całkowitej 5 300 CVI. Powrócimy jeszcze do omawiania tego statku po jego spuszczeniu. Przewiduje się, że wejdzie w służbę morską w maju 1936 r.

Pomiędzy okrętami, zbudowanemi przez stocznie prywatne dla marynarki wojennej, które zostały ostatnio spuszczone, zanotujemy łódź podwodną „Junon", 597 ton, spuszczoną 15 września 1935 r. przez Chantiers et Ateliers Augustin Normand — i krążownik „Gloire" 7 720 ton, spuszczony 28 września tegoż roku przez Forges et Chantiers de la Gironde. „Gloire" należy do serji sześciu okrętów identycznych (krążowniki lekkie i opancerzone), z których dwa zostały zbudowane w stoczniach państwowych, cztery zaś w stoczniach prywatnych.

Olivièr Ouéant

DZIAŁ ADRESOWY

ZASTAWNIK DOMÓW
Warszawa, Smocza 29, Pawia 74
Nr. Hipoteczny 2493 A-B.

BIURO CELNO-EKSPEDYCYJNE
M. BOCHENEK Warszawa, Złota 64 telefon 5-84-64
Załatwia formaln. celne, asekur., magaz., Korespondenci zagran. we wszystk. kraj.



Centralna wytwórnia najsilniejszych bateryj
„DYNAMO"
oraz ANODOWYCH
poleca: latarki ostatn. mod. i żarówki
Warszawa, Zamenhofa 10, tel. 11.96-43

Biuro Ekspedycyjno-Transportowe
Adam Sztarkopf Warszawa, Leszno 48 m. 22 telefon 11-05-12
Ekspedycja, Clenie, Inkaso

LUCJAN OLEKSIEWICZ
Warszawa, Wspólna 38, tel. 9-90-19
Książki do nabożeństwa
Dewocjonalia — Kalendarze

CENTRALA SKUPU NIEUŻYTKÓW
ST. RADELICKI i S-ka, Sp. z o. o.
Warszawa, Senatorska 6

MECHANICZNA FABRYKA
KOPERT i TOREB
CH. AJZENRYNG
Warszawa, Pawia 10, tel. 11-75-18

SIATKI JEDNOLITE
do żelbetu, tynków i do ogrodzeń
wykonywa
Polska Fabryka Siatki Jednolitej
Hr. ST. LEDÓCHOWSKI, Sp. Akc.
Warszawa, Przemysłowa 24/32, tel. 9.72-35

ROZOW, Skład tow. optycznych
Warszawa, Leszno 6, tel. 11-90-87

HURTOWNIA OPTYCZNA
JAN JERZY FOLLER
Warszawa, Trębacka 3, tel. 2-38-16

Wytwórnia Wyrobów Szklanych
„PHIREX"
Warszawa, Elektoralna 14, tel. 2-22-93
poleca: szkło laborator., przybory dla celów naukow., zoologiczn., weterynar. oraz wszelkie formy szklane dla fabr. gum.

KOSMA, Sp. z o.o., W-wa, Nalewki 2 - Czekol., Kakao

B-cia THÜMECKE GDAŃSK Weidengasse 35/38
Warszawa, Leszno 2
Maszyny i materjały drukarskie i litogr.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Skład Główny: Instytut Wydawniczy „Bibljoteka Polska“ Sp. Akc. w Warszawie